International Boundary Commission

Canada and the United States Annual Joint Report 1982

84- 4000 7

International Boundary Commission

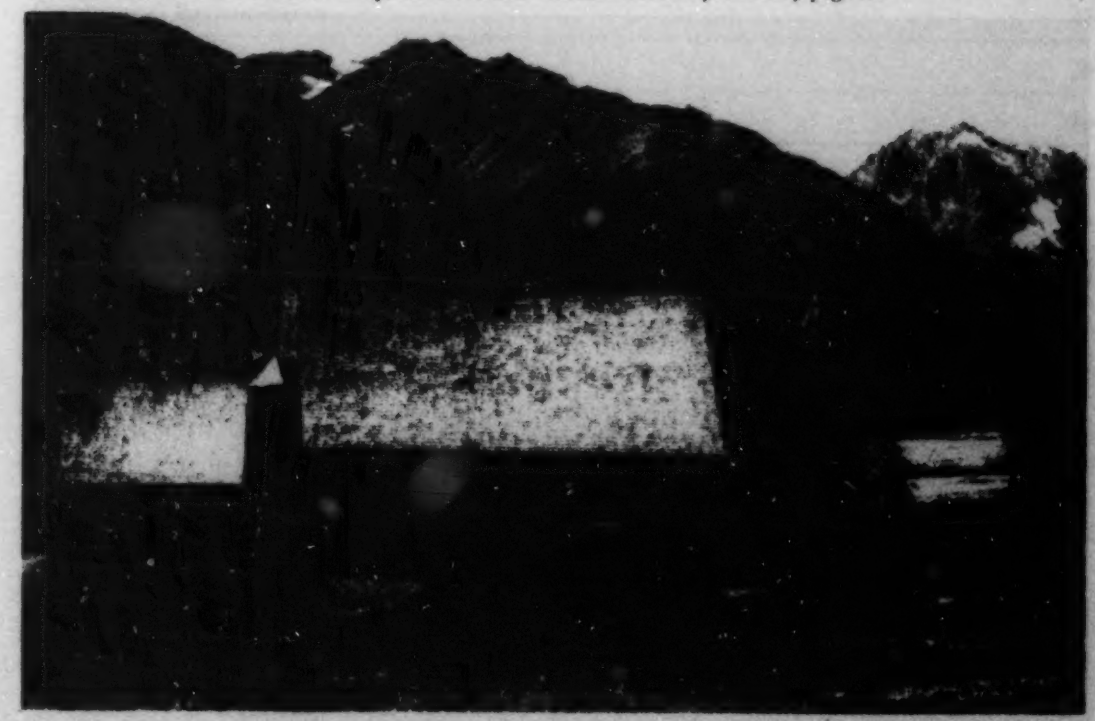
Canada and the United States
Annual Joint Report 1982

57th Annual Report published under the joint authority of the
International Boundary Commission

FRANK A WHETSTONE
United States Commissioner
International Boundary Commission
U.S. Section
425 I Street NW, Room 150
Washington, D.C. 20001
Telephone: (202) 632-8058

ALEC C. McEWEN
Canadian Commissioner
International Boundary Commission
Canadian Section
615 Booth Street, Room 130
Ottawa, Ontario K1A 0E9
Telephone: (613) 995-4951

COVER: Dalton Cache, Pleasant Camp, Alaska–British Columbia boundary. See story page 22.



Contents*

*A separate publication contains the year's technical reports

Introduction 5

The Commissioners 6

Staff of the IBC 7

1982 Field Activities 8

West Line
Quebec/New York/Vermont 9

St. Clair River
Ontario/Michigan 11

Southeast Alaska (SEA)
British Columbia/Alaska 14

141st Meridian
Alaska/Yukon 18

Inspection by the Commissioners 21

Dalton Cache 22

IBC Regulatory Work 24

Operational Expenditures 25

Events 26

A Preview 26

Three Early Commissioners 27

Further Reading 29

IBC Commissioners since 1904 31

Cette publication est également disponible en français

The Honourable Allan J. MacEachen
The Secretary of State
for External Affairs of Canada
Ottawa

The Honorable George Shultz
The Secretary of State
for the United States
Washington

Sirs:

We have the honour to submit herewith to each Government a joint report of the Commissioners upon the maintenance and regulatory work performed with respect to the International Boundary between Canada and the United States during the year ended December 31, 1982, under the provisions of Article IV of the Treaty of Washington, February 24, 1925.

This is the 57th annual report by the Commissioners. A separate report containing technical information concerning the locations and geodetic positions of boundary and reference monuments moved or established during the year will be submitted in due course.

Respectfully submitted,

Alec C. McEwen
Canadian Commissioner

Frank A. Whetstone
United States Commissioner

Introduction

A western Canadian prairie family, on their first trip into the mountains, was prudently negotiating the switchback road clinging to steep slopes when the mother saw in the distance a cutting through the trees going straight up the side of a mountain. "How do they expect a car to get up that!" she exclaimed. A couple of curves later they arrived at the Customs port between British Columbia and Idaho. The "road" that bisected the mountain forest was their first encounter with the International Boundary — and its vista.

A cab driver, lost while seeking a rural address on a dark night, turned off a country road onto what he thought was a straight highway and became mired hubdeep in soft ground. He had found the vista between Maine and New Brunswick.

The term "vista" was first applied to the International Boundary during the implementation of the provisions of the Treaty of 1908. The Commissioners appointed under the Treaty, after describing the manner of marking the boundary by monuments, formally agreed that "the boundary through timbered areas should be further marked by a *vista* of sufficient width to give a cleared 20-foot sky line along the boundary".

The term chosen by the authors of the agreement was appropriate — Webster's Dictionary gives the definition of vista as: "a distant view through an avenue or opening".

The Treaty of 1908 was a pivotal agreement in establishing the boundary. Besides defining the vista, it brought William F. King, surveyor and astronomer for Canada, and Otto H. Tittmann, a surveyor with the U.S. Coast and Geodetic Survey, from boundary work on the British Columbia–Alaska and Yukon–Alaska lines and placed them in charge of the complete resurvey and demarcation of the International Boundary from Atlantic to Pacific, with the exception of the section through the St. Lawrence River and the Great Lakes.

The field work for the 1908 Treaty was not completed until the early 1920s and successive Commissioners

Monument 171 on the Alaska-British Columbia boundary.

were appointed with staff to implement it — a succession that has continued to the present day.

The permanent International Boundary Commission (IBC) was brought officially into existence under the Treaty of 1925. The Commission is charged with the duty of reclearing the vista as required each year, ensuring that it is kept clear of illegal obstructions, and repairing or replacing damaged or weathered boundary monuments.

Each Commissioner is appointed by his respective government and each has a staff of five or six persons. Included on the staffs are surveyors who, with temporary seasonal employees, direct the required survey, vista and monument work. Over the years, the development of the hand chainsaw, powerful land vehicles, and both fixed and rotary-wing aircraft has greatly accelerated the work.

The entire boundary extends 8893 km/5526 miles, and has more than 8000 monuments which are subject to damage by natural or human activity and must continually be kept in good repair by the IBC. About 57 per cent of the boundary is on land; almost one half of this is wooded and requires regular attention from the boundary crews to maintain the 20-foot vista described in the Treaty of 1908. The remaining 43 per cent is on the waters of lakes, rivers and seaboard bays and straits. The boundary on water is located from survey points called reference monuments on the shorelines.

Lands along some of the border east of the Great Lakes, and particularly the Quebec–New York and Quebec–Vermont lines, have some old properties with buildings such as dwellings and stores that straddle the International Boundary. They are called "line houses". In 1908 the United States government reserved all public lands by presidential proclamation within 60 feet (18.3 m) of the border, public highways excepted; Canadian provinces have issued similar orders.

The Parliament of Canada enacted a law in 1960 prohibiting the construction of any building or obstruction on the Canadian side of the boundary. It also empowered the IBC to enter private or other property to carry out its work and to remove or destroy any structure that contravenes the Act. These measures do not, however, affect any line houses that were in existence before passage of the bill.

The Commissioners

Frank A. Whetstone
International Boundary Commissioner
United States Section

Frank Whetstone was sworn in as United States Commissioner for the International Boundary Commission in March, 1981.

Commissioner Whetstone was born and lives in Cut Bank, Montana, about 38 miles from the International Boundary, and has always taken a keen interest in fostering good relations between Montana and the Province of Alberta. To this end, he initiated Good Neighbor Day for observance by the citizens of the adjoining state and province. He also chaired a highway committee formed to build a road to link Montana and Alberta.

Alec C. McEwen
International Boundary Commissioner
Canadian Section

Alec McEwen was appointed Canadian Commissioner for the International Boundary Commission in 1976.

He is qualified as a Canada Lands Surveyor and also has survey licences for the provinces of Ontario and Newfoundland. In addition to holding various survey and administrative posts in both the public and private sectors in Canada, Dr. McEwen has carried out several assignments abroad, including work in Malaysia, Seychelles, Tanzania and Jamaica, under Canadian and United Nations assistance programs.

Dr. McEwen is a frequent contributor to professional journals and is the author of a reference book, *International Boundaries of East Africa* (Oxford University Press, 1971).

Staff of the IBC

1. IBC staff, United States Section, left to right: Hartley Dwyer, Engineering Technician; Karen McCarthy, Administrative Officer; Commissioner Whetstone; Constance Kaufbold, Administrative Assistant; Clyde Moore, Engineer to the Commission; Marvin Crabtree, Engineering Technician.

2. IBC Staff, Canadian Section, left to right: Winston Smith, Engineer to the Commission; George Wood, Draftsman; Agathe Declare, Administrative Assistant; Odette Lepage, Field Engineer; Carl Gustafson, Senior Field Engineer; Commissioner McEwen; Dale Dryden, Field Engineer.

Field Activities for 1982

The sites for each season of IBC field work are selected the preceding year by the two Commissioners and their senior engineers.

The four sections chosen for maintenance work during 1982 varied widely in character. One was the St. Clair River between Ontario and Michigan, extending from Lake Huron to Lake St. Clair — one of the busiest portions of the Canada–United States boundary, heavily lined with industry and private holdings. In sharp contrast, another site chosen was a stretch along the 141st Meridian between Alaska and Yukon Territory, which is the most remote portion of the border.

Another section on the agenda was the Southeast Alaska (SEA) line bordering northwestern British Columbia, considered one of the most hazardous portions because of the rugged terrain. The fourth location chosen was a portion of the West Line between Quebec and the states of New York and Vermont, which passes through heavy fast-growing bush requiring extensive chainsaw work.

The Southeast Alaska and the 141st Meridian crews were both supported by helicopter and fixed-wing aircraft — essential for expediting work and personnel movement in difficult and remote territory.

Pilots operating in such areas must possess consummate skill. Roger Dowding, a Cessna 185 pilot with the U.S. section crew on the 141st Meridian, was commended in the report of the party chief for his skill in scouting landing places from the air, then moving camps under difficult conditions.

The pilot of the DeHavilland Otter with the SEA party, Eric Nielsen Jr., snagged a submerged rock on the Alsek River while taxiing his floatplane to move the Canadian Section's camp. Faced with the problem of a perilous takeoff with a damaged float, he coaxed the craft safely into the air, flew to his base for repairs and returned to the field crew.

A point of interest on the SEA section of the boundary is Pleasant Camp, the site of an old log cabin that is being restored by the United States Bureau of Land Management. Both the cabin and a trail leading to it from the coast and on to the Yukon River were constructed more than 90 years ago by frontiersman John Dalton (see story page 22).

The trail on the United States side is also being restored, and it is hoped that the greater part of the trail, which is on the Canadian side, can also be developed to provide a memorial of the gold-rush days to be enjoyed by hikers. The

1 — West Line
2 — St. Clair River
3 — Southeast Alaska
4 — 141st Meridian

West Line

Yukon Tourism and Economic Development Department has done a study of the area and is seeking land clearances. In addition, Parks Canada has signed an agreement with the Province of British Columbia for the use of lands on the Canadian side of the Chilkoot Pass for the cooperative development with the United States of a natural history park to commemorate the Klondike Gold Rush.

Quebec-New York-Vermont

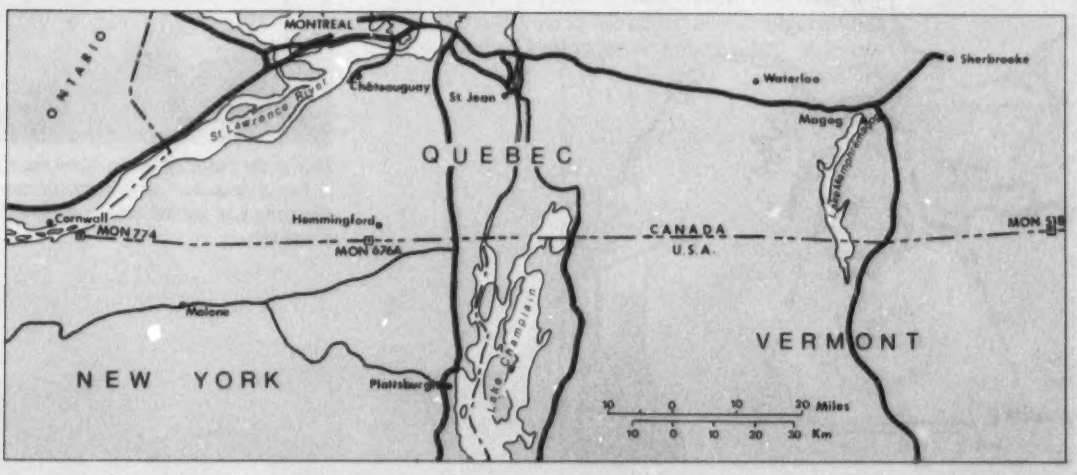
The West Line is that part of the International Boundary between Quebec and the states of New York and Vermont, and approximately follows the 45th parallel of latitude. It runs through lands that have been settled for a very long time, and adjoins many old farm properties, some with histories dating back to the colonial period.

The 1982 reclearing and monument maintenance program was accomplished under the supervision of IBC field engineer Odette Lepage of the Canadian Section, and was a continuation of the boundary vista work that had been carried out the previous year.

A temporary staff of seven, including a crew chief with an instrument crew of two and four chainsaw operators, was hired during May for the season's work.

The program required vista clearing and monument work on two separate sections totalling 43 km/26 miles. The longer of the two extended for 38 km/22.5 miles from Monument 676A, located southwest of Hemmingford, Quebec to Monument 632 which is sited on a point of land on the west shore of Lake Champlain.

Vista clearing removes tree and brush growth to a little more than three metres — 10 feet — on each side of the boundary. The monuments are shafts of concrete, granite, cast iron, aluminum-bronze or stainless steel that are supported on a concrete base and stand up to 1.5 m/5 feet high. They are placed by precise survey techniques in the centre of the vista and checked regularly.



During the course of the season's work, 82 monuments were inspected and 32 repainted. Six monuments were found to have some deterioration, with cracked bases or concrete spalling. Monument 652A has a cracked base and a 38-mm/1.5-inch southeast tilt, while Monument 641 is broken off flush with the base and has a northeast tilt of about 50 mm/2 inches. Monuments 641B and 641C are both located on the brink of a road ditch and are in danger of being disturbed. Lepage reported they could be preserved by backfilling around the monuments and installing culverts.

In regions such as this where private properties are adjacent to the International Boundary and monuments may be close to habitation, IBC officers maintain a rapport with the landholders that is always interesting and sometimes amusing. At one location, a backsight was being made from Monument 675 to 674, on which the crew had placed a red identification flag. (In some places farm fence posts can be easily mistaken for monument shafts.) The next morning as a sight was being made, the instrument operator could see no flag. It had been removed, so a second flag was installed. The following morning, with Monument 674 still being used, the operator again sought in vain for the flagged shaft. Again it stood bare. It was reflagged and the work proceeded.

Later in the project Lepage approached the landholder to request permission to cross her property. During the course of the conversation the woman asked the IBC engineer if it was she who had put the flag on the monument. When told why the flag was used, the woman offered her apologies. She had asked her husband what a red flag was doing on the boundary marker, and sent him three times to remove it. She said she thought it was probably placed there by someone "who wants to separate Quebec from the States!".

The 1982 work crew on the Quebec–Vermont boundary, from left to right: Claude Larivière (foreman), Jacques Beaudoin, Odette Lepage (engineer and party chief), Guy Léger, Jean-Pierre Paquet, Royal Roy, Robert Rémillard and Georges Fontaine.

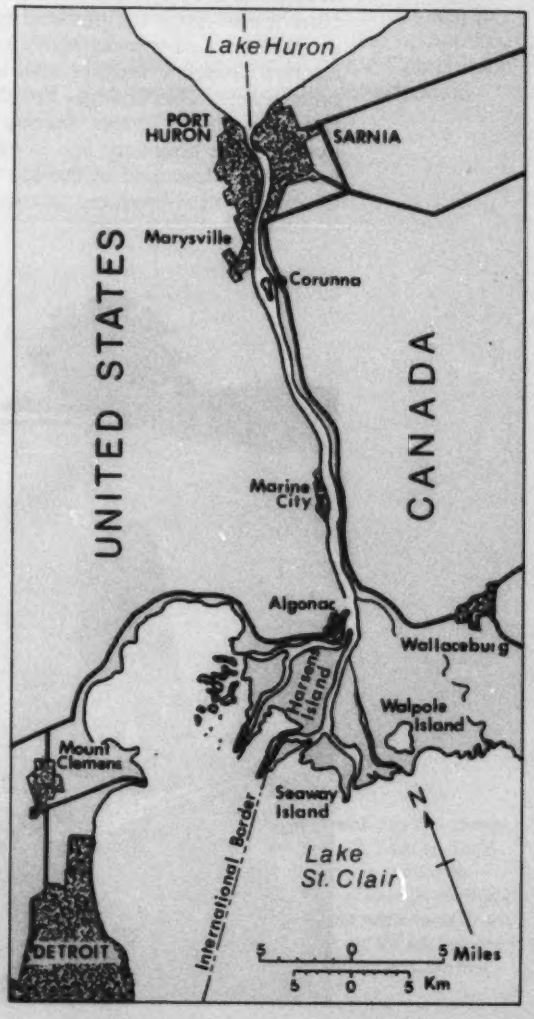
This is the building where Vermonter Benjamin Mott went to buy a pound of tea one fateful morning in 1837. The shopping trip landed him in a British penal colony in Australia.

St. Clair River

Ontario–Michigan

The St. Clair River forms the St. Lawrence Seaway link between Lake Huron and Lake St. Clair. The International Boundary follows the course of this river, with Michigan on the west and Ontario on the east. Residential and industrial properties line the shore; lakers and ocean-going vessels, as well as recreational boating activity along the river, make it one of the busiest stretches of boundary between the two countries. This 72-km/45-mile section was part of the boundary maintenance program for the 1982 season.

Field engineer Dale Dryden of the IBC's Canadian Section assembled a crew of summer students to check the positions and condition of



What kept you?

Monument 644 sits at the front door of a line house – one through which the boundary line passes. The house is at the northern extremity of Lake Champlain, on the east bank of the Richelieu River. It is so old that it figured in the 1837-38 Rebellion in Lower Canada. At the time, a number of American settlers crossed the line and joined the Canadian rebels in pitched battles with the British troops. A periodical, *Vermont Life*, in its Spring 1957 issue, tells a story about this line house. We have given it a title – *What Kept You?*

> "One morning in 1837, Benjamin Mott of Alburg went up the road, to this house that used to be a store to get a pound of tea for his wife. At the border store, he got involved with rebellious Canadians and went along (with them) to take part in the Battle of Odeltown (sic). Captured, he was transported to the British Penal Colony in Australia. Ten years later he returned, first stopping by the line store to bring home his pound of tea."

Today Odelltown, Quebec is on highway 221 just north of the border. It was named for a family that settled in the area. In the Public Archives in Ottawa, an accounts book of the Provincial Secretary for Canada East, dated 1841, lists a Mr. Loop Odell and others seeking compensation for losses in the rebellion. Ben Mott's Alburg, Vermont is close to Monument 644's line house.

The Battle of Odelltown was brisk and bloody. One account quotes the British commander as saying the rebels "fought like devils". It was common for prisoners of war in the rebellion to be transported to the penal colony in Australia.

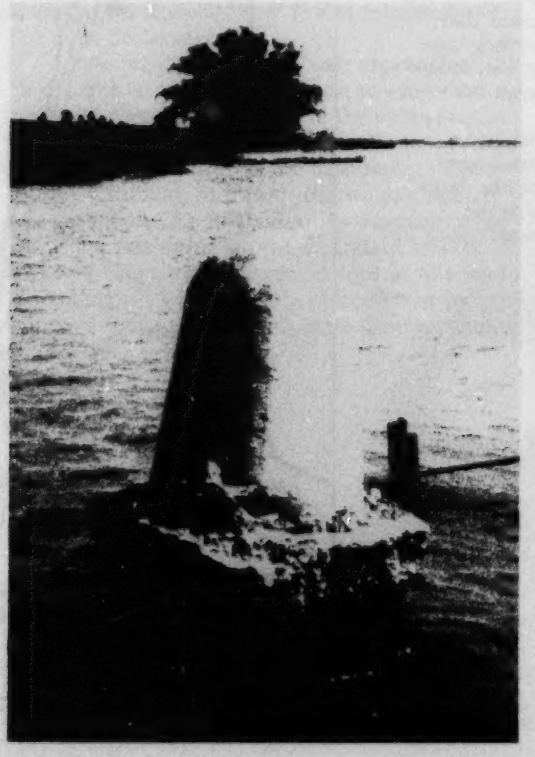
boundary reference monuments, and where necessary to repair any that had been damaged. Demarcation lines on water cannot be marked by boundary monuments as on land; instead, there are shoreline reference monuments — on the St. Clair River bell-shaped concrete markers — along each shore. The position of each reference monument is established by surveying the monuments in relation to each other. From these reference points the location of the boundary line over water can then be determined.

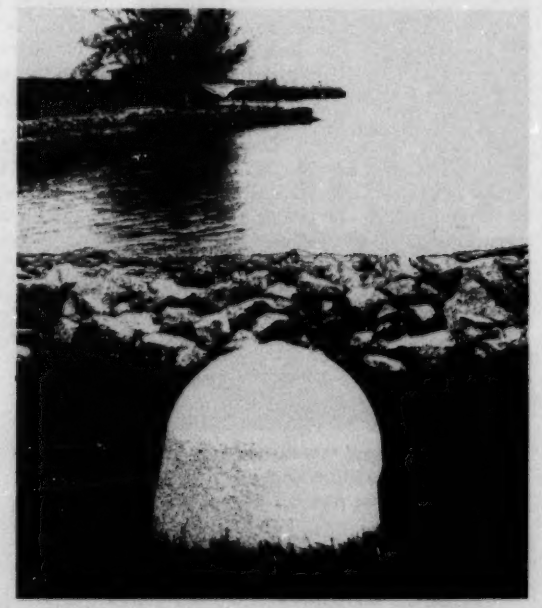
Shoreline reference monuments require maintenance as a result of both human and natural activity along the river. Vehicles and construction work occasionally damage survey markers, which are often located on private property. The flow of water erodes shorelines, sometimes destroying monument sites. The river current also alters the physical nature of the shoreline, washing away some banks and building new shoreline features with layers of silt at other places. This changes the shape of the river, but the IBC crews' precise survey methods maintain the boundary line in exactly the same position as described in the 1814 Treaty of Ghent and in subsequent treaties.

So that the survey work could proceed on both shorelines, a motor cruiser was hired to work with two motorized Zodiac inflatables. While the cruiser speeded up the work, at the outset it created a problem for a short time. Acting as a mobile headquarters, it often had to remain in one position for several hours. Riverside residents became inquisitive about the unnamed launch anchored at the foot of their property and called the Coast Guard to investigate. When this occurred several times, Dryden decided to give the vessel a temporary name. He had the words *Boundary Surveyor* emblazoned prominently along both sides of the aft deck; this informed the property owners what his crew was doing.

"Word spread quickly up and down the river, and soon the people were greeting us and offering their assistance," he reported.

Staff for the season's work were hired from university and college survey classes and assembled May 11. Work was started at the Port Huron-Sarnia section in the north, where most of the industrial development is located and where most of the new monumentation work was required.





The 1981 photo on the left shows Reference Monument 42-42 at the Lambton Generating Station awash in encroaching river water. One year later, it is once more firmly located ashore due to a new seawall built by Ontario Hydro, and it has been resurveyed and rebuilt by the IBC crew.

Although all the sites for new reference monuments had been chosen, checked and cleared with property owners in 1981, some had to be re-sited to satisfy owners during 1982. This demanded further reconnaissance work to choose new lines of sight for survey connections between the new monuments and existing sites.

Working down the river, the cruiser was the headquarters while the crews, equipped with a theodolite and an electronic distance-measuring device, worked both sides of the river. As one measured, the other travelled and set up targets. The values were radioed back to the cruiser. In places where survey stations were not easily accessible by boat, a truck equipped for survey work was used.

In the course of the work the group encountered six other Canadian and U.S. survey parties, both government and government contractors, doing various unrelated forms of public-service work. There was a mutual exchange of survey data and cooperation with each of the parties.

On completion of the survey the new stations were revisited to take chain ties for written descriptions, and the work was checked for all field data collected.

In mid-November Dryden returned to the field for two weeks to obtain Doppler and gyro-azimuth control for the traverse survey completed during the summer. This work was undertaken with personnel and equipment supplied through the cooperation of the Mapping and Charting Establishment, Royal Canadian Engineers.

In concluding his 1982 report, Dryden suggested that field parties be supplied with portable data terminals. This would enable the engineers to transfer survey observations, via telephone lines, directly to headquarters as the field work proceeds.

Currently, the field notes grow as the season progresses, and are transferred when the engineers return to headquarters. Direct transmission from the field would secure the information in the event of loss or damage to the notes during the course of field operations.

The Canadian Section of the Commission has taken the proposal under consideration.

Here, three monuments mix history with modern surveying. Boundary Reference Monument 40, looking like a lump of ice on the snow-covered lawn, is framed by plaques honouring river history. The plaque on the right honours Father Louis Joliet as the first white man to see, in 1669, the St. Clair River; the one on the left recognizes that Cavelier de La Salle's sloop Griffon was the first vessel to sail on the St. Clair in 1679.

Southeast Alaska (SEA)

British Columbia–Alaska

Vista and monument maintenance was carried out in 1982 along the Southeast Alaska (SEA) boundary from Monument 112 to 171, by a work crew from the Commission's Canadian Section.

This particular part of the boundary separates Alaska from the northwest corner of British Columbia. The undertaking required the crew to work through seven river valleys, cross eight rivers and more than a dozen mountains. The traverse included the Chilkoot and White Passes, which were used during the 1896 gold rush by tens of thousands of goldseekers on their way to the Klondike.

The party chief, senior field engineer Carl Gustafson, is well acquainted with the SEA boundary, which presents formidable obstacles; in his letter of instructions, Commissioner McEwen noted, "We are conscious of the fact that your operation will be carried out under difficult and hazardous conditions." The crew of 12, many of them experienced in wilderness work, was assembled June 6 and 7 in Whitehorse, Yukon Territory.

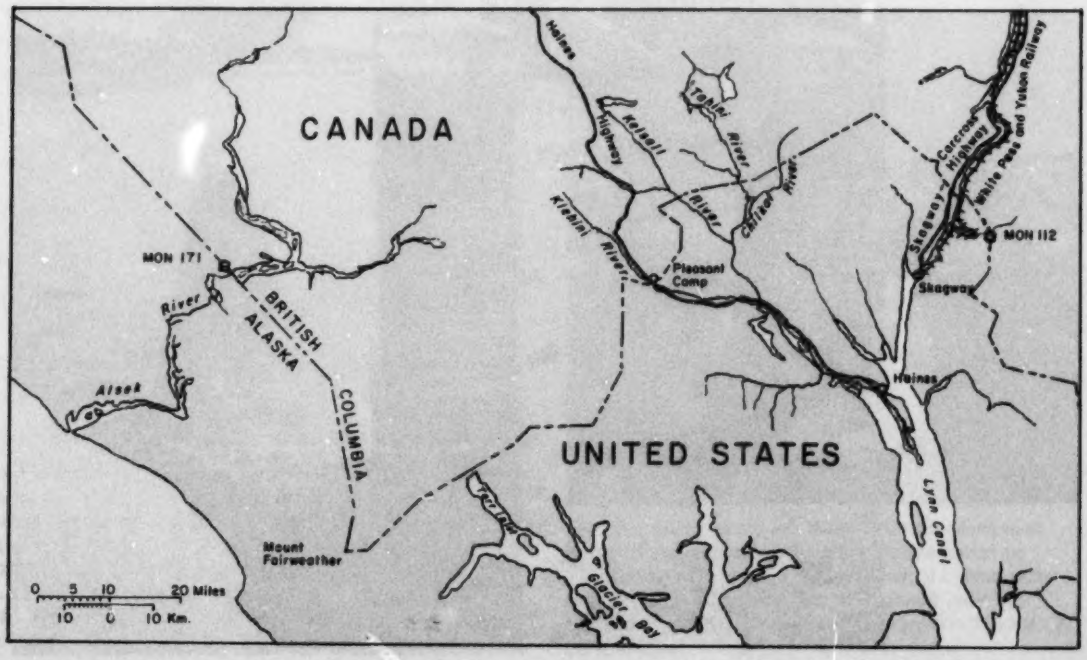
Supplies and equipment were sent by road from Whitehorse to Rainy Hollow, British Columbia, the site of a Department of Public Works highway camp. The work crew was flown by helicopter on June 7 to its first camp on a tributary of the Kelsall River near Monument 135.

It was in this Kelsall River section that the camp, with its cook-tent aromas, drew the interest of the local bear population — no fewer than eight attempted to raid the larder. On one occasion, with only two of the crew in camp, one animal was so determined to reach the food cache that it ignored rifle shots fired over its head. Chain saws were started to scare it off. Initially the screaming saws produced little effect, but the bear finally retreated from the noise and disappeared into the bush.

Bears proved to be one of the lesser hazards on this boundary-clearing expedition. Ravines hidden by heavy foliage, the peril of slipping on the extremely steep terrain while carrying large chain saws, and *devil's club* — a spine-armed plant that can raise irritating rashes where it touches — all became subjects of safety discussions during the evening meals.

Following the completion of work on both sides of the river, the next camp was established June 18 in the Tahini River section near Monument 128, some 13 km/8 miles to the south. A most difficult problem was faced in crossing the Tahini River which, like most of the streams in the region, boils through a narrow gorge.

The inflatable Zodiac, facing a turbulent



The work crew from left to right: Dave Titus, Richard Malo, Marion Daniels (cook), Richard Horeczy, George Chewpa (foreman), Owen Williams, Bruce Moffitt, Peter Butterfield, Mike White. Two employees, Dave and Robert Johnny, are missing from the picture.

On the British Columbia–Alaska boundary looking south, Monument 152 sits in the foreground and the tongue of the Tsirku Glacier lies behind it.

current almost too great for the motor, was hard pressed to make the first crossing to secure a line on the opposite shore. The crossing was finally achieved at the cost of three shear pins and some propeller damage.

When the first line was secured on both sides, a second was established across the stream as a handline. The boat was held against the current by a pulley block on the first rope, while the men in the Zodiac propelled themselves from one side to the other with the handline. Some ravines and streams were crossed by simply felling a tree to span the canyon and walking over.

On completion of the work in the Tahini section, a new camp was established on the Chilkat River. The rugged nature of the region demanded long and difficult hikes to perform the work. When the vista was cleared and all monuments checked, the radio had to be carried to the top of a ridge to get a signal out to the helicopter, which then lifted the crew to Three Guardsmen Lake. From there the fixed-wing aircraft was to fly them to Alsek River. Heavy rain and low cloud delayed the arrival of the DeHavilland Otter to June 20, so a Cessna 206 floatplane was also hired to help recover time lost to the bad weather.

The new camp was established on the southeast side of the Alsek, and the vista was cleared up to the treeline. Meanwhile, continuing rain caused the waters to rise; just as they began to creep into the cook tent, the ubiquitous helicopter arrived and lifted the crew to a new campsite on the northwest side of the river. Work continued in this area until August 4, when the last of the maintenance was completed to the northern limit of the assignment, slightly beyond Monument 171.

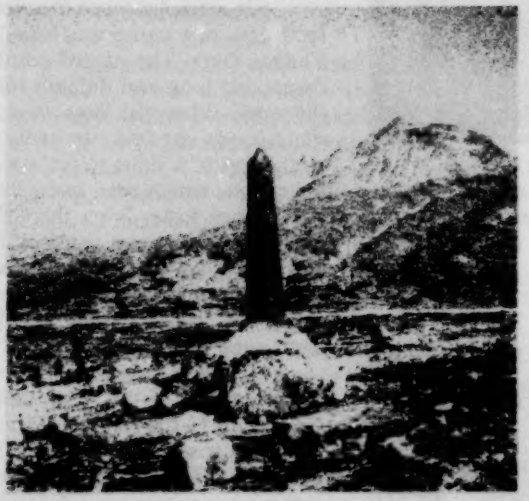
The crew was then flown to a lake from where they went by road to Pleasant Camp. This is an historic site where there are five boundary monuments within a short distance of each other. One marker, Monument 146, had several bullet holes in it and was removed for repairs at Ketchikan, then remounted.

At Pleasant Camp, which is on the old Dalton Trail, there is an old log building on the U.S. side known as Dalton's Cache (see story p. 22), while on the Canadian side is the site of a former North-West Mounted Police post. It is now a year-round Customs port. To ensure that the old police post and Dalton Cache remain in their respective countries, the boundary line makes a small deflection at this point.

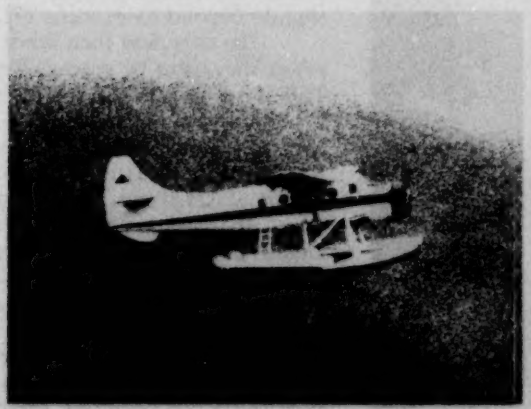
Two of the crew remained at Pleasant Camp to reclear the vista. The rest of the party

completed work on the west side of the Klehini River, and five days later continued on to the Skagway River to reclear and check three monuments in that valley, the eastern limit of their assignment.

On August 17, the crew established a temporary camp on the southwest side of Yokeak Creek, and after completing their work in that section, walked over Surgeon Mountain August 19 to Pleasant Camp. During the following week, the inspection and repair of monuments was completed and the equipment was assembled for shipment back to Ottawa.



Monument 116 is a solitary sentinel at White Pass near Chilkoot Pass — the two legendary portals used by the gold stampeders on the "Trail of '98".



The DeHavilland Otter was an indispensable workhorse, combining generous cargo capacity with short takeoff and landing characteristics.

Over the course of the 12-week season the crew inspected 300 km/180 miles of International Boundary, examined 38 monuments and cleared 35 km/21 miles of vista. Three monuments were repaired and one, Monument 126 on the Chilkat River, was rebuilt. On the south side of the Alsek River, Monument 169 was lost through erosion; the river has worn the bank 200 m/655 feet past the monument position, and nearby Monument 168 is now only 300 m/980 feet from the eroding bank.

Two of the vista areas cleared, one on the Chilkat and the other on the Alsek, were last cleared more than 70 years ago.

Carl Gustafson notes that all the monuments along SEA have now been examined and "are considered to be in comparatively good condition". His notes further state that many of the original monuments had been placed on shallow bases and not anchored to bedrock, which exposes them to movement from hillside creep due to geologic stress and to damage from frost.

The long, long vista east of the Chilkat River after clearing.

During four recent seasons of work along SEA, any monument found to be more than two centimetres off plumb was rebuilt on a solid concrete base or anchored with steel pins to bedrock. A number of markers were found to be about one centimetre off plumb, indicating that they too will require reconstruction in years to come.

The wilderness cement mixer

Wherever the International Boundary Commission's maintenance crews go, they must be prepared to work up a load of good-quality concrete to repair or rebuild damaged or eroded boundary monuments. This can pose a problem in many areas traversed by the boundary, but nowhere is it as gruelling as in the trackless regions of deep ravines, mountains and glaciers along the Alaska boundary.

The task must have been backbreaking, arduous toil for the original teams that tackled the sinuous Panhandle boundary, and then worked north along the 141st Meridian to the Beaufort Sea early in this century. They had little more than axes, shovels and grit. In contrast, the modern maintenance crew utilizes the helicopter — already an indispensable transport and reconnaissance vehicle — in a unique new way. Now, to the familiar epithets "chopper" and "egg-beater" can be added a new term — "cement mixer".

With wilderness resourcefulness, the top is cut from a discarded oil drum, and the drum is slung beneath the helicopter. The machines flies to a creek bed, drags up a load of gravel or sand, carries it to the work site, then returns for a load of water. The crew then combines the ingredients on site. Even the discarded top is useful — one veteran crew member maintains it makes a superb griddle for turning out the morning meal.

The versatile helicopter — a Bell206B — was employed on many and varied chores.

141st Meridian

Alaska–Yukon

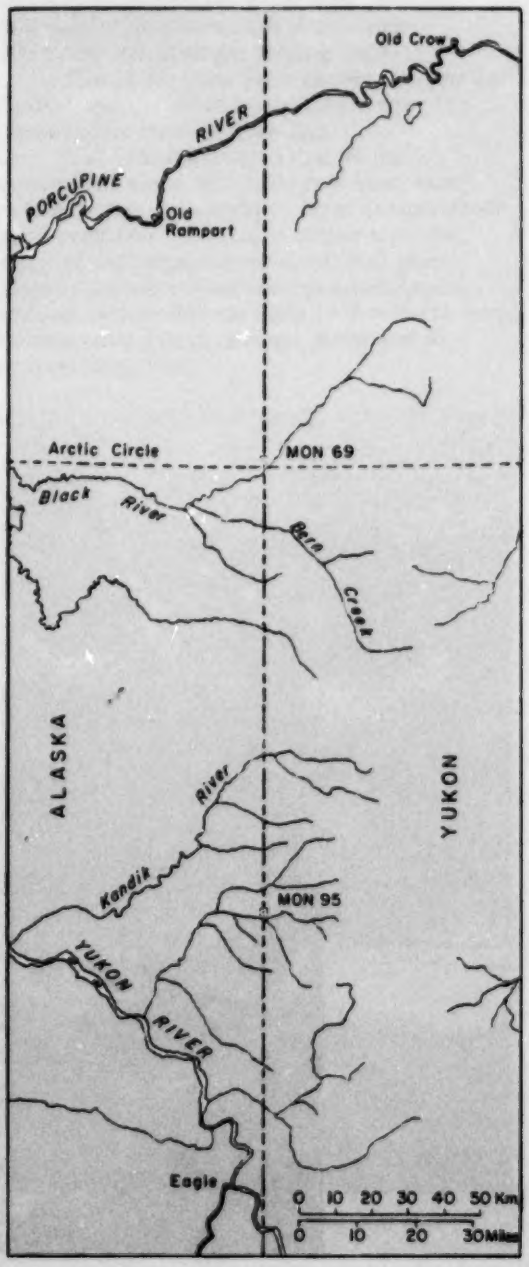
The line separating the State of Alaska and Yukon Territory is the longest straight course of the entire United States–Canada boundary — and indeed the longest straight international boundary course in the world. It follows the 141st Meridian for a distance of 1041 km/647 miles from the shores of the Beaufort Sea in the Arctic Ocean to the southern slopes of the towering massif, Mount St. Elias, overlooking the Pacific Ocean.

Vista maintenance of a 123-km/76.6-mile portion of this line was assigned during the 1982 season to the United States Section, which made its first venture in contracting out field work. After tenders were called and 13 bids received, the contract was awarded to Trowbridge Engineering and Surveying Inc., of Cable, Wisconsin, a company with an office in Anchorage and experienced Alaskan bush workers. The work was conducted under the direction of engineer-technician Hartley G. Dwyer of the United States IBC staff. On completion of the work the contract was extended 9 km/5.6 miles to include two monuments farther north — to Monument 69 on the Salmon Fork River, just one monument north of the Arctic Circle.

Dwyer flew to Fairbanks from Washington on June 20, and drove to the community of Tok to check IBC equipment in storage. Returning to Fairbanks, he joined contractor Wayne Trowbridge and members of the field party en route to Circle, a Yukon River settlement with its roots steeped in the 19th-century gold-rush era.

A helicopter was engaged at Circle and two Cessna aircraft were hired on a casual basis for air support. Equipment, supplies and camp gear were airlifted to a bush airstrip, and the

Instrument operator projecting the centre line. The operating method was to project the centre line first, then measure out and flag the sides of the vista for clearing.



first camp was established on the Kandik River between Monuments 86 and 87 where work began June 26.

At Monument 87 the boundary vista was resurveyed and marked for both the centre and side lines, and recleared with chain saws to the required width of 6 m/20 feet. On June 28 the rest of the crew joined the camp, bringing the field party to full strength.

An aerial reconnaissance revealed that the boundary had become heavily overgrown since the last maintenance work, which was done in the early 1900s. In wooded areas the line could be distinguished only from the air, and in many places it had disappeared entirely in a growth of spruce, poplar, willow, alder and dwarf birch clusters.

People who know the area have described it as "inaccessible", but IBC crews have nevertheless carved their way through the rugged Yukon-Alaskan bush since the turn of the century. Dwyer says the most difficult aspect of work in that sub-Arctic region is "its remoteness", but the Alaskans are accustomed to working in remote areas. The field party was divided into several crews, some on instrument work and others on the chain saws. He reports they were all professional cutters, conscientious in their work and capable of making any repairs their saws required.

The base of Monument 77 on the Alaska-Yukon boundary has been rebuilt after removal of spalled concrete, and the base and post have been painted white.

Each crew worked shifts of up to 12 hours for seven days a week. On July 7, to reduce helicopter flying time, a night crew was started. In that latitude, night meant that for about one hour between three and four o'clock in the morning "the daylight got a bit dusky", according to Dwyer.

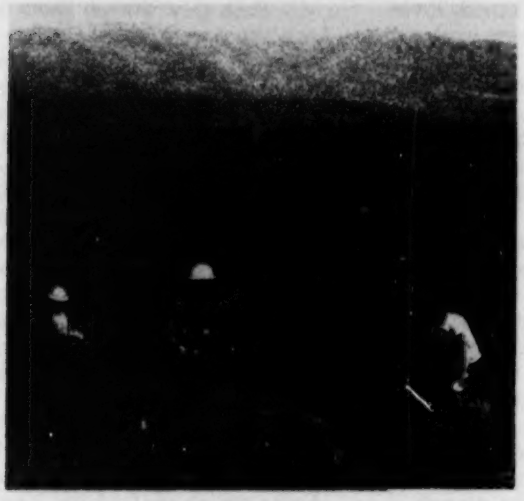
By July 24 the vista had been recleared to Monument 95, the southern limit of the assignment on Ettrain Creek, which was the northern limit of work done in 1979. Most monuments were recovered in good condition and given a new coat of white paint. Spalling was reported on 10 monuments; these were repaired, and in some cases the bases were rebuilt with new concrete.

Monument 71, just south of the Arctic Circle, required extensive repairs. It was discovered that the monument had not been set in place during the original survey. The centre hub — a wooden post — was found in position set in a rock crib, but the monument itself was found lying nearby. A concrete base was constructed and the monument set.

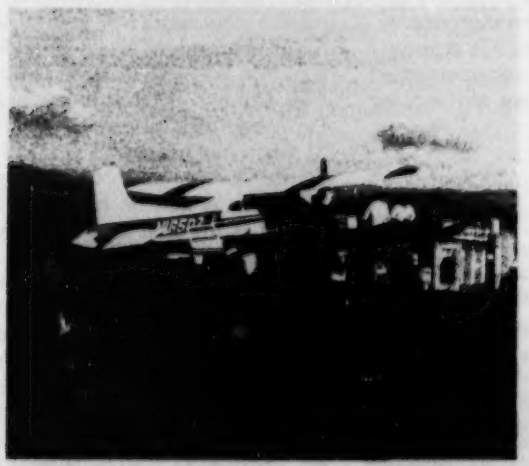
To work on the northern portion of the project, the camp was first moved by helicopter to an open ridge, which provided a short runway that dropped sharply away on both sides. This site had been scouted earlier by Roger Dowding, pilot of the Cessna 185, who in his 31 years has logged 13 years of northern flying. Hartley Dwyer says of Dowding, "I would expect he is well on his way to becoming a legend in his own time as an Alaskan bush pilot."

The Cessna, equipped with large Tundra tires designed for northern flying conditions, later landed on the ridge and moved the camp to a sand bar on the Salmon Fork River. By August 10 the boundary maintenance work was fully completed from Monuments 95 to 69. All monuments were left in good condition, and the field party was disbanded and flown with the field gear back to Circle.

Before returning to Fairbanks for his August 10 flight back to Washington, Dwyer made an air survey of the boundary northward between Monuments 69 and 48A, just north of Rampart House. This section is to be part of the boundary maintenance work on Meridian 141 in 1983. The vista was found to be overgrown with brush and spruce trees of varying size, except for mountainous terrain from Monuments 61 to 65. Farther north, beyond the Porcupine River, the rolling country gave promise of easier lands to work through, where tree growth gives way to muskeg and tundra.



Following projection of the centre line, the work crews clear the vista of brush and trees. Here the crew works on the Alaska–Yukon boundary looking north towards the Kandik River north of Monument 88.



The Cessna 185 loads equipment on a mountain ridge to move the work camp to a sand bar on the Salmon Fork River near Monuments 69 and 70.

Grassing the vista

As part of his 1982 field work, Hartley Dwyer was asked to examine the possibilities of sowing parts of the long, straight Yukon–Alaska vista with a grass seed that would be compatible with the slow growth rate of the northern latitudes. After consulting experienced Alaskans, he reported that a large portion of the 141st Meridian vista could in fact be planted in grass.

The IBC's first experiment in grassing the international vista had been carried out in 1972 by Carl Gustafson of the Canadian Section. This was conducted on the western end of the 49th Parallel between British Columbia and Washington. The ground was prepared with a bulldozer and the seed sown with hand-operated cyclone seeders. Five miles of vista were grassed on this occasion; since then, reclearing has been accomplished with a mower.

In 1980 Dwyer conducted the first experimental grass seeding of the vista on the eastern portion of the boundary. This trial planting was made along the North Line, between Maine and New Brunswick. At that time the vista was groomed with bulldozers and sown with grass and flat-pea seed. Two years later the experiment was confirmed as being successful.

Alaskan authorities who were consulted on the feasibility of grassing the 141st Meridian vista advised that the necessary equipment could be obtained in the area, and that bulldozing should be done in the months of February, March and April. It was also recommended that the seed be sown during the summer, using a helicopter.

In his report Dwyer suggested that if the seeding program is approved, it could be carried out from Monument 159 near the Alcan Highway northward for about 80 km/50 miles to Monument 142.

Inspection by the Commissioners

The Commissioners' annual joint boundary inspection was concentrated in 1982 on the 141st Meridian. Commissioners Whetstone and McEwen met at Fairbanks on July 27, where they were joined by two officers of the IBC United States Section – Clyde Moore, engineer to the Commission and Marvin Crabtree, engineering technician.

The following day the party hired a car and drove the Steese Highway to Circle (population 68) established 90 years ago during the gold-rush era. The community welcomes motorists with a sign proclaiming it "The End of the Road – Interior Alaska's Oldest Major Gold Camp".

A chartered Cessna aircraft flew the group to the Alaska-Yukon boundary, first flying over the work site – located on a creek identified on Geological Survey maps as Drifting Snow Creek and on IBC maps as Bern Creek – to radio party chief Hartley Dwyer that they had arrived, then landing on a gravel airstrip at the Salmon Trout River. That evening – daylight being very long at this northern latitude in July – a two-passenger Hiller helicopter under charter to the IBC contractor, Trowbridge Engineering and Surveying Inc., took the Commissioners to the campsite, where Dwyer introduced them to contractor Wayne Trowbridge. The helicopter then returned to refuel and to bring Clyde Moore and Marvin Crabtree to the camp.

The next morning Commissioner McEwen and Clyde Moore were taken by helicopter to inspect cleared and uncleared portions of the vista and to visit members of the work party. On their return to camp, the helicopter then took Commissioner Whetstone and Hartley Dwyer on a brief inspection of boundary monuments. Back at the camp, discussions were held with Trowbridge concerning the progress of the contract.

Commissioner McEwen and Clyde Moore returned to Salmon Trout River later that morning and were joined by Commissioner Whetstone early the same afternoon, and the group flew back to Circle. Crabtree remained at the camp for another week. At Fairbanks that evening, the party separated – Commissioner McEwen left by air for Calgary and the two U.S. members started their journey home the following day.

The Commissioners on their inspection tour at Drifting Snow Creek on the 141st Meridian between Monuments 73 and 74. Left to right: Wayne Trowbridge, contractor; Commissioners Whetstone and McEwen; Clyde Moore, engineer to the Commission; and Hartley G. Dwyer, engineering technician.

DALTON CACHE/ Relic of the Gold Rush

Dalton Cache is an old log cabin with a long and checkered history. It is set in a mountain valley beside the Klehini River at Pleasant Camp, a Customs port where the highway from Haines, Alaska, crosses the International Boundary into northwestern British Columbia and continues on to the Alcan Highway in Yukon Territory.

The cabin was one of several way stations established along Dalton Trail, a toll road built to the Klondike gold fields in the late 19th century by Jack Dalton, a picturesque and legendary frontiersman.

Dalton carved the trail out of the wilderness using a centuries-old Chilkat Indian route from the coast to the hinterland. It extended from Pyramid Harbour on Chilkat Inlet, Alaska, across the International Boundary and on to the Yukon River near present-day Carmacks, Yukon Territory; some sources say it went farther downriver to Fort Selkirk. Shallow-draft boats gave access by the Yukon River to Dawson, and back across the border to Circle, Alaska.

Both the cabin and the trail from the coast to Pleasant Camp are being restored for the enjoyment of summer and winter visitors by the Young Adult Conservation Corps of the United States Bureau of Land Management.

Historians are not certain about Dalton's origins, but he is said to have appeared at Haines in 1884, "on the run from the law in Oregon", where he was reputed to have been "involved in some shooting scrapes". One thing *is* known about Dalton – he was a diligent and thorough worker.

Disregarding tales of Dalton being a fugitive from the law, one person who held him in high esteem was Colonel Samuel B. Steele who, as a superintendent of the North-West Mounted Police, maintained law among the thousands of goldseekers who toiled up the Chilkoot Pass to reach the diggings following the discovery of gold in 1896 on Bonanza Creek, a tributary of the Klondike River. Sam Steele gave Dalton the contract to be the provisioner for the police posts in the area.

In his memoirs, published in 1915, Col. Steele wrote glowingly of Dalton –

> "During my stay I had many callers, and no two alike. One was Mr. Jack Dalton, a leading trader in the vicinity . . . He had been in the western territories of the United States in the days when a man had to be armed if he had any property to protect, and he had learned to shoot in self-defence. One of his feats was to gallop along the pass and shoot the pineknots for recreation. His visit to me was to take the contract for the supply of our men, and a good contractor he proved to be, always giving the men more than their allowance.
>
> "When he was with me several ladies and gentlemen dined with us, and were charmed with his manner and conversation, little knowing the serious trials through which the young American had passed, or the number of times he had been compelled to defend his life at the expense of his assailant".

The excerpts are from Colonel Steele's autobiography, *Forty Years in Canada – Reminiscences of the Great North-West*.

Dalton established his trail across gentle grades so cattle could be driven along it, and using logs he bridged streams and laid causeways across bogs. For its use he charged $2.50 a person and $2.00 a head for livestock. Considering the energy and money he invested in it, the trail was not a financial success. The extension of navigation higher up the Yukon River system, combined with the establishment of the White Pass and Yukon Railroad from Skagway to the interior, eventually put an end to Dalton's efforts. When he left in the 1920s, it is said he barely broke even.

In April 1898, an ambitious U.S. Army plan to ease a food shortage at Circle, Alaska, failed. The army attempted to drive a herd of Lapland reindeer, imported from Norway, up the Dalton Trail to Circle. Lack of their natural food – reindeer moss – caused most of the animals to die of starvation on the way, although a few were seen later that year on the hillside behind Dalton Cache.

More success was achieved in the summer of 1898, when Dawson's population, inflated by thousands of goldseekers, ran low on food. Jack Dalton was acclaimed the hero of the town when he drove a herd of cattle to the hungry community.

Frontiersman Jack Dalton, six-shooter on his belt, stands outside one of the log-built way stations along the Dalton Trail. (Photo courtesy Yukon Archives – MacBride Collection).

One phase of Dalton's work that is perhaps not as well known was his riverboat service. Passing mention is made of it in the report of the Canadian Section of the IBC for its 1904 season. The paragraph identifies a place called Wells, a point on the Chilkat River where it is joined by its tributary the Klehini.

The 1904 report says: "The men and stores still remaining at Wells on July 20 were moved to the mouth of the Kelsall River in John Dalton's small sternwheel steamer *Chilkat*; this was the first attempt to take the boat up the river beyond Wells, and after grounding her three times the Indian pilot made the run of 14 miles in nine hours."

Today there is little left of the North-West Mounted Police post at Pleasant Camp that had been established in 1898 by Inspector A.M. Jarvis and his troop of 18 constables, but Dalton Cache — which is listed in the *U.S. National Register of Historic Places* — is being revitalized through the dedicated work of the Young Adult Conservation Corps. The program is being directed by the project archeologist John Beck and coordinator Tony Williams.

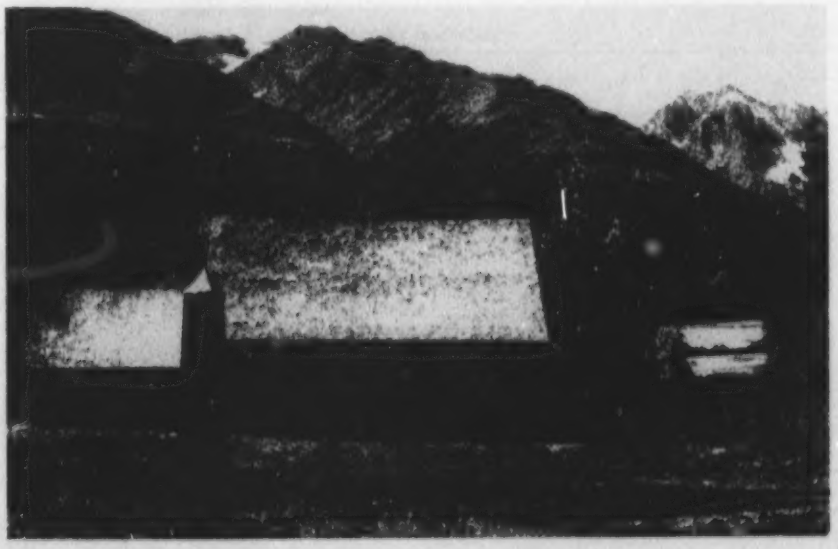
The cabin is considered to be in reasonable condition for restoration because of the good workmanship of Jack Dalton, and through the additional work of its many occupants since Dalton left.

Elizabeth Hakkinen, curator-director of the Sheldon Museum and Cultural Center at Haines, says the cabin was first used as a roadhouse, then as a U.S. Customs building, then again as a roadhouse. It has been the dwelling of two fox ranchers, and from the 1940s to the 1960s it was a restaurant and bar with a few beds available for overnighters.

During its long life the site has had its scarlet periods. According to stories it served as a bordello and as an outlet for bootlegged liquor. Elizabeth Hakkinen says one occupant was known to have had a still there for the production of home brew, and when she was a child people would talk of a time when the boundary went through a corner of the cabin and "you could have a drink at one end of the room while there was Prohibition in force at the other end". The same story says that a refugee from the Mounties could run in from the Canadian side and cross the line drawn on the floor "and the law couldn't follow him". She adds the story is "doubtful but colorful".

The restoration work on the building is being carried out during the summers over a period of years. The first tasks were to reroof the cabin, and to strengthen the foundation and spray it with a preservative.

Tony Williams, who is providing technical assistance, says he is impressed by Dalton's original workmanship. He is quoted in an Anchorage newspaper as saying, "The craftsmanship in this cabin is uncanny. Many of the feats such as splitting logs lengthwise to within a quarter-inch tolerance, would be hard to duplicate even with modern power tools."



Dalton Cache, 1982.

IBC Regulatory Work

Under its mandate, the International Boundary Commission must ensure that a clear and unobstructed boundary line is maintained. To meet this requirement, any proposal to construct or perform any work that encroaches upon or abuts the boundary, whether in private or public interest, must be submitted to the IBC for consideration and decision.

Regulatory matters considered jointly by the Commissioners in 1982 varied in nature and location along the boundary as follows:

- Property purchase, Flynn's Line Road, Quebec–New York.
- Boundary marking through Four-Mile Bay, Lake of the Woods, Minnesota–Ontario.
- Vista obstruction, Aroostook Valley Country Club, New Brunswick–Maine.
- House repairs, Hardwick, Vermont–Quebec.
- House repairs, Clarenceville, Quebec–Vermont.
- Aircraft landing strip, Delbonita, Montana–Alberta.
- Salt-water disposal pipeline, Saskatchewan–North Dakota.
- Proposed sale of a line house, Quebec–Vermont.
- Hunting activity adjacent to boundary, British Columbia–Washington.
- Drainage tile across boundary, Vermont–Quebec.
- Installation of underground cable across boundary, Washington–British Columbia.
- Hunting cabins located on the boundary vista, Quebec–Maine.
- Proposed railway station across the boundary vista, Washington–British Columbia.
- Foothills pipeline crossing, Saskatchewan–Montana.
- Dalton Cache historical site, Alaska–British Columbia.

Operational Expenditures

Article IV of the Treaty of Washington, 1925, provides that each government shall pay the salaries and expenses of its own Commissioner and his assistants, and that the expenses jointly incurred by the Commissioners in maintaining the demarcation of the International Boundary shall be borne equally by the two governments.

These divisible expenditures include:

1. Pay and subsistence of temporary employees.
2. Subsistence of permanent employees in the field.
3. Materials and supplies.
4. Field transportation, freight and storage.
5. Monuments, other markers and lights.

The following table shows the accumulated total of divisible expenditures to date:

	Expended by U.S. Section	Expended by Canadian Section
Total to March 31, 1982	$2 982 279.47	$2 968 990.21
From April 1, 1982 to March 31, 1983		
45th Parallel, Quebec-New York, Quebec-Vermont boundary		78 286.75
141st Meridian, Alaska-Yukon Territory boundary	314 640.60	
St. Clair River, Ontario-Michigan boundary		62 726.56
Passamaquoddy Bay, New Brunswick-Maine boundary	2 480.68	
Southeast Alaska, British Columbia-Alaska boundary		166 245.89
Printing and publishing costs for joint publications	3 455.27	7 898.24
Maintenance of Lake Erie buoys	5 480.12	6 795.28
Point Roberts –		
Maintenance of range lights	585.96	726.56
Electricity for range towers	90.19	63.84
Departmental vehicles –		
Purchase of and repairs to vehicles		14 747.05
Depreciation on vehicles	4 905.21	2 100.00
Tracked vehicle, repairs and improvements	2 250.00	5 433.00
1983 Horizontal control adjustment	110 636.99	7 395.00
Service charges for inviting and awarding contracts	2 596.75	
Subtotals for year	447 121.77	352 418.17
Total	$3 429 401.24	$3 321 408.38

Events

Commissioners Attend Pipeline Celebration

Progress in the development of the Alaska Highway Gas Pipeline Project brought the two IBC Commissioners together in Calgary during the fall of 1982.

The occasion was a reception hosted by Foothills Pipe Lines (Yukon) Ltd., to celebrate the commencement of flow on the eastern leg of the first phase of the pipeline, which crosses the International Boundary into Montana at Monchy, Saskatchewan.

Commissioners Whetstone and McEwen joined the gathering November 22 at the Westin Hotel in the Alberta city. The pipeline crossing, like all transboundary construction projects, is regulated by the International Boundary Commission under its statutory and treaty powers.

Pilot's Death Saddens IBC

Members of the Canadian Section of the International Boundary Commission were saddened by the death of a man who had served the Section as a helicopter pilot for two years.

Gilbert Wouters, 33, of Gloucester, Ontario was killed March 5, 1983 when an all-terrain vehicle he was driving struck a rock in a hilly field. Wouters, a partner in Pan-Air Helicopters Ltd., was highly regarded for his flying competence under difficult and demanding conditions.

A Preview

The IBC Commissioners have planned six field operations for 1983. The United States Section plans to mount two operations along the 141st Meridian, Alaska–Yukon boundary and a third operation along Passamaquoddy Bay, Maine–New Brunswick boundary. The Canadian Section will have two field operations along the eastern boundary and a further operation along the western end of the 49th Parallel boundary.

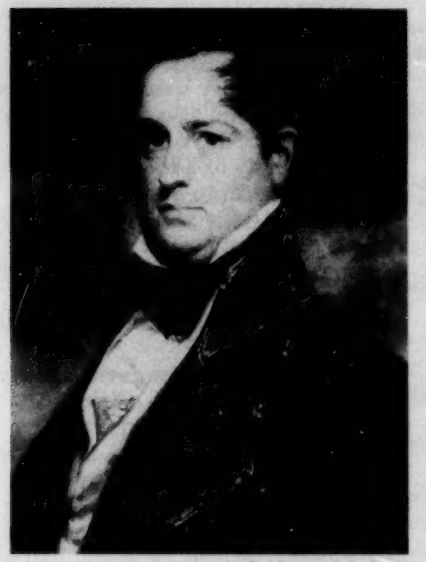
United States Section

- A major vista and monument maintenance contract, supported by aircraft, will be arranged by the United States Section for work along the 141st Meridian boundary north of the Arctic Circle. This operation will terminate at the northern limit of tree growth.
- A second operation will be organized by an officer of the United States Section to inspect and complete the necessary repairs on monuments along the 141st Meridian boundary from the northern limit of tree growth north to the Beaufort Sea.
- Maintenance on the marks ranging the International Boundary through Passamaquoddy Bay will be arranged by the United States Section, to be completed under contract to private industry.

Canadian Section

- A project will be undertaken to restore all monuments along the North Line, New Brunswick–Maine boundary to good condition. It is anticipated that a high percentage of the monuments will require replacement or major repairs.
- Vista and monument maintenance operations will be continued along the West Line, Quebec–Vermont boundary. Emphasis will be placed in this operation on an attempt to conclude recent maintenance along the entire West Line boundary.
- Vista reclearing by contract to private industry will be arranged by the Canadian Section to complete maintenance across Point Roberts and the Fraser and Columbia valleys.

Three Early Commissioners



U.S. National Archives

Peter Buell Porter

General Peter Buell Porter, lawyer, politician, soldier, and prominent in social circles of the day, was born at Salisbury, Connecticut on August 14, 1773. He graduated in law from Yale in 1791, and lived a full and active life before dying in Niagara Falls, New York on March 20, 1844.

In 1816 he was appointed United States Commissioner for the determination of the United States–Canada boundary from the St. Lawrence River to Lake of the Woods, under Articles Six and Seven of the Treaty of Ghent. The Commission submitted its report June 18, 1822 for Article Six – that portion of the task to St. Mary's River, between Lake Superior and Lake Huron – having failed to reach a bilateral agreement for the remainder of the assignment, Article Seven to Lake of the Woods.

Earlier in his career, in 1795, Porter opened a law practice at Canandaigua, New York, transferring it later to Black Rock, which subsequently was included in the urban limits of Buffalo. He served for a period as clerk of Ontario County, New York.

Porter was elected to Congress as the Democratic representative for New York from 1809 to 1813, and served on the committee to survey lands to construct the Erie Canal, from Lake Erie to the Hudson River. As chairman on the Committee for Foreign Relations, he became leader of a group known as the "war hawks" and prepared a report that recommended a war with Britain.

On the outbreak of the War of 1812, he entered military service, raised and commanded a composite brigade of volunteers from New York, Pennsylvania and an Indian force. He served with distinction in a number of engagements, and was awarded a gold medal by Congress and a presentation sword from the State Legislature of New York. In 1815 he declined an appointment as Commander in Chief of the Army and returned for one year to Congress. The following year he accepted the position on the Boundary Commission. He reached the peak of his career in 1828 when President Adams named him Secretary of War.

McCord Museum, McGill University

John Ogilvy

John Ogilvy was a Scottish merchant, believed to have been born in 1769, who emigrated to Canada about 1790 and became a partner in a Montreal-based fur-trading company. He was appointed in 1817 as the British Commissioner for the determination of the Canada–U.S. boundary under Articles Six and Seven of the Treaty of Ghent. He died September 28, 1819, of fever during the assignment at Sandwich, Upper Canada, now part of the City of Windsor.

The trading company Ogilvy joined in Montreal went through a number of mergers until it joined with the North West Company. The work Ogilvy pursued in the fur trade gave him valuable knowledge of the lakes and rivers that were to form much of the boundary between the two countries.

Unlike his American counterpart, Peter Porter, he had no agent to oversee the work – a situation that suited him, for he felt that such responsible work could not be left to others. His canoe was a familiar sight as he moved around to check the work of his team of surveyors and

astronomers. Ogilvy's major problem was with what he called the "tight-fisted deskbound bureaucrats" in London.

As the survey crews of the two nations worked westward in leap-frog fashion, the Ogilvy team reached the swampy shores of Lake Erie. It was here that the Commissioner sickened with fever and died. London was informed by letter by John Hale, who by that time had been named agent under Commissioner Ogilvy.

Anthony Barclay

Anthony Barclay was born September 27, 1792, at Annapolis, Nova Scotia, and studied law in London. His father, Thomas Barclay, who was also appointed British Commissioner for three sections of the boundary, was serving in New York as British Consul General when he learned of Commissioner John Ogilvy's death. Thomas wrote to London asking that the position left vacant by the death of Ogilvy be awarded to his son. London concurred, and Anthony Barclay was named Commissioner for Britain on January 20, 1820.

Anthony Barclay did not enjoy robust health and, unlike his predecessor, conducted his boundary business from a distance, rarely visiting the field work. Instead he carried on a continuous flow of correspondence with field agent John Hale, with London, and with his American counterpart Peter Porter.

On the conclusion of the survey from the St. Lawrence to Lake of the Woods, Barclay moved to the United States where he became British Consul in New York – again following in his father's footsteps.

For the remainder of his more than 80 years, Barclay divided his time between a home in Connecticut and another at Savannah, Georgia, spending most of his time on his southern estate. During the American Civil War, Barclay's Savannah home was ransacked and damaged by federal forces. Claiming neutrality, he brought an unsuccessful case against the United States government for the damages incurred.

Barclay, who was also a classical scholar, was the instigator of a literary hoax that created controversy over a considerable period of years. It concerned a poem called *My Life is Like the Summer Rose*, written by Richard Henry Wilde, an Irishman who became a U.S. lawyer and congressman.

Wilde did not intend that his poem be published, but it found its way into print anonymously in 1819, and generally came to be attributed to Wilde. Later, its authorship was claimed by or on behalf of Patrick O'Kelly, an eccentric Irish poet, and Wilde was widely branded as a plagiarist.

In 1834, Barclay was discussing the Wilde/O'Kelly controversy with friends when someone suggested Wilde had copied a Greek original. Inspired, Barclay translated the poem into Greek, and also into Latin. As a joke, he sent the Greek version anonymously to a friend, who attributed the poem to the Greek poet Alcaeus. At this point, what started as a prank got completely out of hand. The Greek version was sent to the president of the University of Georgia, who called the Greek "pure and ancient".

Ultimately, all four versions of the poem – Greek, Latin, O'Kelly and Wilde – appeared in an article on plagiarism in a New York magazine. Wilde protested in a lengthy letter, stating that the lines in question "good or bad, are mine alone". He then wrote to Barclay asking him to acknowledge his translation publicly. Barclay complied, and his letter of admission was published the following year, 1835. The matter was fully cleared up by Barclay many years later – 1871 – when he published a detailed account of the whole affair.

Further Reading

Classen, H. George, *Thrust and Counterthrust*, Toronto, 1965

Green, L.H., *The Boundary Hunters*, U.B.C. Press, 1982

Klitscher, K.R., How to settle a boundary line without a war, *Canadian Geographic*, April/May, 1980

Lass, William E., *Minnesota's Boundary with Canada: Its Evolution since 1783*, Minnesota Historical Society, St. Paul, 1980

Munro, John Andrew, *The Alaska Boundary Dispute*, Toronto, 1970

Nicholson, N.L., The U.S. Northwest Angle: east of Manitoba, *The Canadian Geographical Journal*, February/March, 1978

Parsons, John E., *West on the 49th Parallel*, New York, 1963.

Penlington, Norman, *The Alaska Boundary Dispute: a critical reappraisal*, Toronto, 1972

Thomson, Don W., *Men and Meridians*, Ottawa, 1967

Wilson, Charles William, *Mapping the Frontier*, Toronto, 1970

Annual reports from the year 1926 to the present day are available for use at the IBC offices. Complete reports of field trips, well illustrated, are also kept by the Commission, along with maps and a good collection of photographs.

The following IBC publications are also available:

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Source of St. Croix River to the Atlantic Ocean, 1934

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Source of St. Croix River to St. Lawrence River, 1925

Report of the International Waterways Commission upon the International Boundary between the Dominion of Canada and the United States, through the River St. Lawrence and the Great Lakes, with full set of 30 maps, 1915

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Northwesternmost Point of Lake of the Woods to Lake Superior, 1931

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Gulf of Georgia to the Northwesternmost Point of Lake of the Woods (49th Parallel Boundary), 1937

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Western Terminus of the land Boundary along the 49th Parallel, on the west side of Point Roberts through Georgia, Haro and Juan de Fuca Straits to the Pacific Ocean, with accompanying Chart, 1921

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from Tongass Passage to Mount St. Elias, 1951

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada along the 141st Meridian from the Arctic Ocean to Mount St. Elias, 1918

International Boundary Commissioners Since 1904

Commissioners for Canada

William F. King	1904–1916
James J. McArthur	1917–1924
John D. Craig	1925–1931
Noel J. Ogilvie	1931–1947
James M. Wardle	1947–1950
J. Leslie Rannie	1950–1951
J. Earl R. Ross	1951–1957
A. Frederick Lambert	1957–1976
Alec C. McEwen	1976–

Commissioners for the United States

Otto H. Tittmann	1904–1915
Edward C. Barnard	1915–1921
F. Lester Jones	1921–1929
James H. Van Wagenen	1929–1935
Thomas Riggs	1935–1945
John A. Ulinski	1945–1953
Samuel L. Golan	1953–1961
Edward J. King	1961–1969
Richard L. Herman	1969–1977
William M. Schreiber	1977–1981
Frank A. Whetstone	1981–

Commission de la frontière internationale

Rapport annuel conjoint Canada-États-Unis 1982

Commission de la frontière internationale

Rapport annuel conjoint Canada–États-Unis 1982

57e rapport annuel publié avec l'autorisation conjointe de la Commission de la frontière internationale

FRANK A. WHETSTONE
United States Commissioner
International Boundary Commission
U.S. Section
425 I Street NW., Room 150
Washington, D.C. 20001
Telephone: (202) 632-8058

ALEC C. McEWEN
Commissaire du Canada
Commission de la frontière internationale
Section du Canada
615, rue Booth, pièce 130
Ottawa (Ont.) K1A 0E9
Téléphone: (613) 995-4951

COUVERTURE: La cache de Dalton à Pleasant Camp, sur la frontière entre l'Alaska et la Colombie-Britannique. *Voir récit p. 22.*

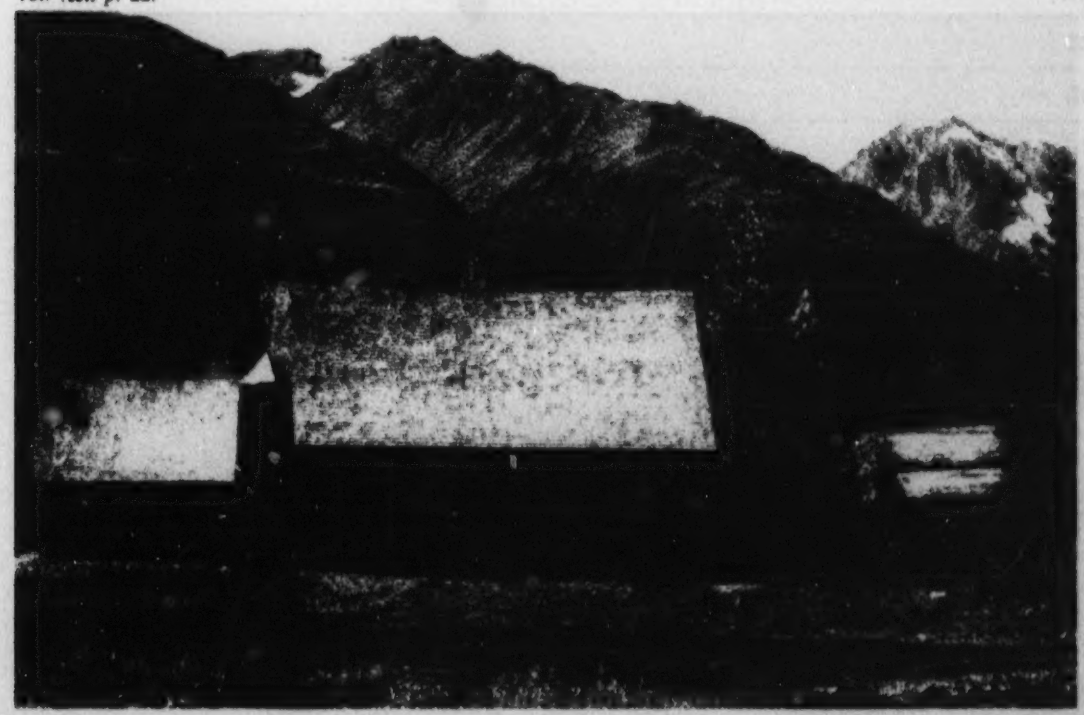


Table des matières*

*Les rapports techniques de l'année dernière sont publiés séparément

Introduction	5
Les commissaires	6
Personnel de la CFI	7
Activités sur le terrain en 1982	8
La ligne ouest Québec–New York–Vermont	9
Rivière Sainte-Claire Ontario–Michigan	11
Le Sud-Est de l'Alaska (SEA) Colombie-Britannique–Alaska	14
Le 141e méridien Alaska–Yukon	18
Inspection des commissaires	21
La cache de Dalton	22
Travaux de réglementation de la CFI	24
Frais d'exploitation	25
Événements	26
Aperçu	26
Trois premiers commissaires	27
Bibliographie	29
Commissaires de la CFI depuis 1904	31

This publication is also available in English.

L'honorable Allan J. MacEachen
Secrétaire d'État aux
Affaires extérieures du Canada
Ottawa

L'honorable George Shultz
Secrétaire d'État des États-Unis
Washington

Messieurs,

Nous avons l'honneur de présenter aux gouvernements canadien et américain le rapport conjoint des commissaires sur les travaux d'entretien et de réglementation exécutés sur la frontière internationale canado-américaine au cours de l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1982, en vertu de l'article IV du Traité de Washington, conclu le 24 février 1925.

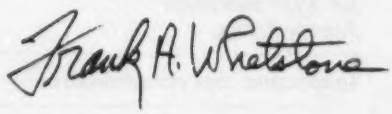
Il s'agit du 57e rapport annuel des commissaires. Un rapport technique distinct sur l'emplacement et les coordonnées géodésiques des bornes-frontières et des bornes-repères déplacées ou installées au cours de l'année sera présenté en temps utile.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos plus respectueuses salutations.

Le commissaire du Canada

Alec C. McEwen

Le commissaire des États-Unis



Frank A. Whetstone

Introduction

Une famille habitant les Prairies canadiennes en était à sa première visite dans les Rocheuses. L'auto avançait prudemment sur une route en lacets qui gravissait des pentes raides. Soudain, la mère aperçut à distance une percée qui, à travers les arbres, franchissait en ligne droite le flanc d'une montagne. Elle s'exclama: « Comment peut-on s'attendre à ce qu'une voiture monte là! » Quelques courbes plus loin, la famille arriva à un poste de douanes entre la Colombie-Britannique et l'Idaho. Cette « route », qui recoupait la forêt monticole, marquait la première rencontre de cette famille avec la frontière internationale et sa percée.

Un chauffeur de taxi, qui s'était égaré en cherchant une adresse rurale par une nuit sombre, exécuta un virage dans un chemin de campagne qu'il avait pris pour une grand-route droite; sa voiture s'enfonça jusqu'aux moyeux dans le terrain plutôt mou à cet endroit. Il venait de découvrir la percée entre le Maine et le Nouveau-Brunswick.

Le terme « percée » a désigné pour la première fois la frontière internationale au moment d'appliquer les dispositions du Traité de 1908. Après avoir décrit la façon de marquer la frontière au moyen de bornes, les commissaires nommés en vertu du Traité se sont entendus de façon formelle pour que « la frontière à travers les zones boisées fasse l'objet d'une *percée* d'une largeur suffisante pour dégager un espace de 20 pi le long de la frontière ».

Le terme retenu par les auteurs de l'entente était juste puisque le Petit Robert donne de la percée la définition suivante: « *ouverture qui ménage un passage ou donne un point de vue. Ouvrir une percée dans une forêt* ».

Le Traité de 1908 a été déterminant dans la fixation de la frontière. Il n'a pas seulement défini le terme percée. Il a de plus amené William F. King, arpenteur et astronome pour le Canada, ainsi qu'Otto H. Tittmann, arpenteur au service de l'U.S. Coast and Geodetic Survey (Commission géodésique et côtière des États-Unis), qui effectuaient des travaux frontaliers à la limite entre l'Alaska et la

Borne 171 sur la frontière Alaska-Colombie-Britannique.

Colombie-Britannique d'une part, et l'Alaska et le Yukon d'autre part, à prendre en main la responsabilité d'un nouvel arpentage et d'une nouvelle délimitation de la frontière internationale entre l'Atlantique et le Pacifique, à l'exception d'une section à travers le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs.

On n'a pas terminé avant le début des années 20 les travaux exécutés sur le terrain en relation avec le Traité de 1908. Par la suite, des commissaires nommés se sont succédé, accompagnés du personnel nécessaire à l'application du Traité, succession qui se poursuit de nos jours.

La Commission de la frontière internationale (CFI) permanente a été créée officiellement en vertu du Traité de 1925. La Commission est chargée de dégager la percée au besoin tous les ans, c'est-à-dire de s'assurer que cette percée ne comporte aucun obstacle illégal et de réparer ou remplacer les bornes-frontières endommagées ou altérées par les intempéries.

Chacun des commissaires est nommé par son gouvernement respectif et dispose d'une équipe de cinq ou six personnes. Cette équipe comprend des arpenteurs qui font appel à des employés temporaires et saisonniers pour effectuer l'arpentage nécessaire et les travaux sur les percées et les bornes. Avec les années, l'apparition de la scie à chaîne, de puissants véhicules tout terrain, ainsi que des avions et des hélicoptères a considérablement accéléré les travaux d'entretien.

L'ensemble de la frontière s'allonge sur 8 893 km (5 526 mi) et comprend plus de 8 000 bornes qui sont susceptibles d'être endommagées par les éléments naturels ou l'action humaine. C'est pourquoi la CFI doit continuellement les entretenir. Environ 57 % de cette frontière se situe sur la terre ferme. Puisque presque la moitié de cette partie est boisée, les équipes préposées à l'entretien doivent constamment veiller à maintenir une largeur libre de 20 pi à la percée, comme le prescrit le Traité de 1908. Le reste de la frontière, 43 %, se trouve en milieu lacustre, fluvial ou maritime (baies et détroits). Sur les étendues d'eau, la frontière est établie à partir de points, appelés bornes-repères, situés sur le rivage.

Les terres qui longent une partie de la frontière orientale des Grands Lacs, plus particulièrement la frontière qui sépare le Québec de l'État de New York d'une part et le Québec du Vermont d'autre part, sont chevauchées par certaines vieilles propriétés occupées par des bâtiments servant de demeures ou de magasins. Ces bâtiments sont appelés « maisons-frontières ». En 1908, le gouvernement des États-Unis a émis une proclamation présidentielle par laquelle toutes les terres publiques seraient dorénavant réservées en deçà de 18,3 m (60 pi) de la frontière, à l'exception des chemins publics; les provinces canadiennes ont adopté des ordonnances semblables.

En 1960, le Parlement du Canada a adopté une loi interdisant la construction de maisons ou d'obstacles du côté canadien de la frontière. Le Parlement a aussi investi la CFI du pouvoir d'accès aux propriétés privées ou autres, afin d'exécuter son travail et de procéder au retrait ou à la destruction de toute construction contrevenant à la loi. Toutefois, ces mesures ne concernent pas les maisons-frontières déjà construites avant l'adoption de cette loi.

Les commissaires

Frank A. Whetstone
Commissaire de la frontière internationale
Section des États-Unis

Frank Whetstone a été assermenté au titre de commissaire américain de la frontière internationale, en mars 1981.

M. Whetstone habite Cut Bank (Montana), sa ville natale, située à 38 mi de la frontière internationale, ce qui explique le grand intérêt qu'il porte depuis toujours au maintien de bonnes relations entre le Montana et l'Alberta. À cette fin, il a lancé l'idée du « Jour du bon voisinage », observé par les citoyens de la province et de l'État adjacents. Il a en outre présidé un comité de voirie qui a veillé à la construction d'une route destinée à relier le Montana et l'Alberta.

Alec C. McEwen
Commissaire de la frontière internationale
Section du Canada

Alec McEwen a été nommé commissaire canadien de la frontière internationale en 1976.

M. McEwen possède les exigences requises pour occuper le poste d'arpenteur des Terres du Canada et il détient aussi un permis de pratique pour les provinces de l'Ontario et de Terre-Neuve. En plus d'occuper divers postes administratifs ou liés à l'arpentage, tant dans le secteur public que dans le secteur privé au Canada, M. McEwen s'est acquitté de plusieurs missions à l'étranger, notamment en Malaisie, aux Seychelles, en Tanzanie et en Jamaïque, dans le cadre de programmes d'aide du Canada et des Nations Unies.

M. McEwen collabore fréquemment à diverses publications professionnelles; il a publié un ouvrage de référence intitulé *International Boundaries of East Africa* (Oxford University Press, 1971).

Personnel de la CFI

1. Le personnel de la CFI, section des États-Unis, de gauche à droite: Hartley Dwyer, technicien en génie; Karen McCarthy, agent d'administration; le commissaire Whetstone; Constance Kaufhold, adjointe administrative; Clyde Moore, ingénieur auprès de la Commission; Marvin Crabtree, technicien en génie.

2. Le personnel de la CFI, section du Canada, de gauche à droite: Winston Smith, ingénieur auprès de la Commission; George Wood, dessinateur; Agathe Declare, adjointe administrative; Odette Lepage, ingénieur itinérant; Carl Gustafson, ingénieur itinérant principal; le commissaire McEwen; Dale Dryden, ingénieur itinérant.

Activités sur le terrain en 1982

Les sites visités au cours de chacune des saisons de travaux de la CFI sont déterminés l'année précédente par les deux commissaires et leurs ingénieurs principaux.

Les quatre sections choisies pour les travaux d'entretien en 1982 étaient de nature très variée. L'une d'elles, celle de la rivière Sainte-Claire, entre l'Ontario et le Michigan, va du lac Huron au lac Sainte-Claire. C'est l'une des parties les plus fréquentées de la frontière entre le Canada et les États-Unis, en raison notamment du grand nombre d'industries et de propriétés privées qu'on y trouve. À l'opposé, on a aussi choisi une bande longeant le 141e méridien entre l'Alaska et le Yukon, la partie la plus éloignée de la frontière.

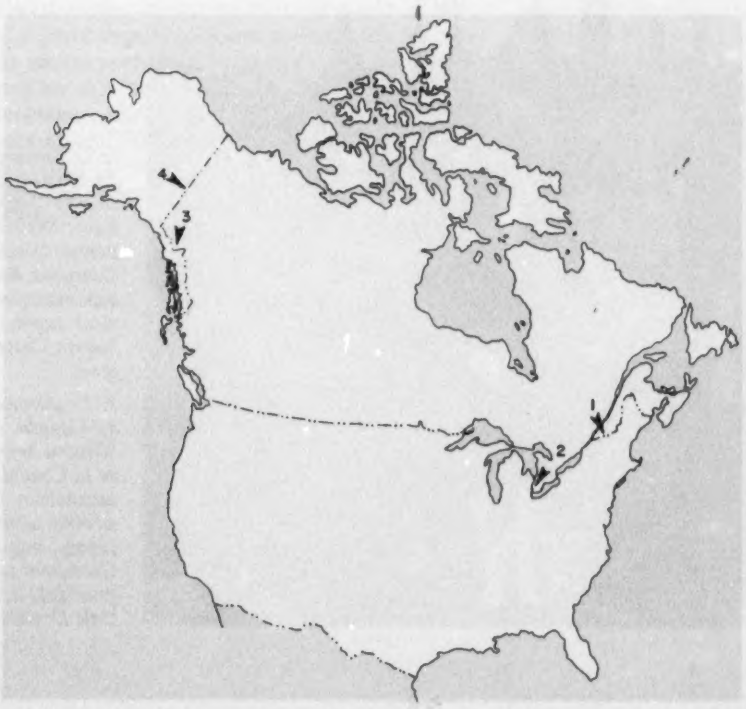
Le calendrier prévoyait également des travaux sur la ligne du Sud-Est de l'Alaska (SEA) qui borde le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique; cette section est considérée comme l'une des plus dangereuses en raison de la nature accidentée du terrain. Comme quatrième site, la Commission a retenu une partie de la ligne ouest entre le Québec et les États de New York et du Vermont; cette partie de la frontière traverse une zone de végétation abondante et à croissance rapide qui nécessite l'emploi systématique de la scie à chaîne.

Les équipes du Sud-Est de l'Alaska et du 141e méridien ont toutes deux été secondées par des hélicoptères et des avions, indispensables au transport des travailleurs et du matériel dans un territoire à la fois isolé et difficile d'accès.

Les pilotes appelés à travailler dans de telles conditions doivent faire preuve d'une grande dextérité. Roger Dowding, un pilote de Cessna 185 avec l'équipe de la section américaine sur le 141e méridien, a eu droit à des éloges dans le rapport de son chef d'équipe pour son habileté à repérer des aires d'atterrissage du haut des airs, puis pour le déménagement des campements dans des conditions difficiles.

Le pilote du Otter DeHavilland avec l'équipe du SEA, Eric Nielsen fils, a heurté une roche submergée dans la rivière Alsek; pendant qu'il déplaçait son hydravion sur l'eau pour procéder au déménagement du campement de la section canadienne. Placé dans une situation quelque peu périlleuse à cause d'un flotteur troué, il a néanmoins réussi à prendre les airs et à regagner la base, où il a fait effectuer les réparations nécessaires, puis il est revenu retrouver l'équipe sur le terrain.

Il existe un endroit particulièrement intéressant dans la section frontalière du SEA. Il s'agit de Pleasant Camp, le site d'une vieille cabane



1 — Ligne ouest
2 — La rivière Sainte-Claire
3 — Le sud-est de l'Alaska
4 — Le 141e méridien

La ligne ouest

en bois rond qui a été restaurée par le United States Bureau of Land Management (Bureau américain de gestion des terres). La cabane, et la piste qui y conduit à partir de la côte, puis qui longe le fleuve Yukon, ont été aménagées il y a plus de 90 ans par un pionnier, John Dalton (voir récit p. 22).

La piste qui se trouve du côté des États-Unis a été également réaménagée; on espère que sa plus grande partie, qui se trouve du côté canadien, pourra aussi être aménagée afin de commémorer la ruée vers l'or, pour le plus grand plaisir des excursionnistes. Le ministère du Tourisme et du Développement économique du Yukon a préparé une étude du secteur et il s'occupe actuellement d'affranchir les terres. En outre, Parcs Canada a signé un accord avec la province de la Colombie-Britannique pour l'utilisation des terres qui se trouvent du côté canadien du col Chilkoot afin d'y aménager, conjointement avec les États-Unis, un parc historique naturel commémorant la ruée vers l'or du Klondike.

Québec–New York–Vermont

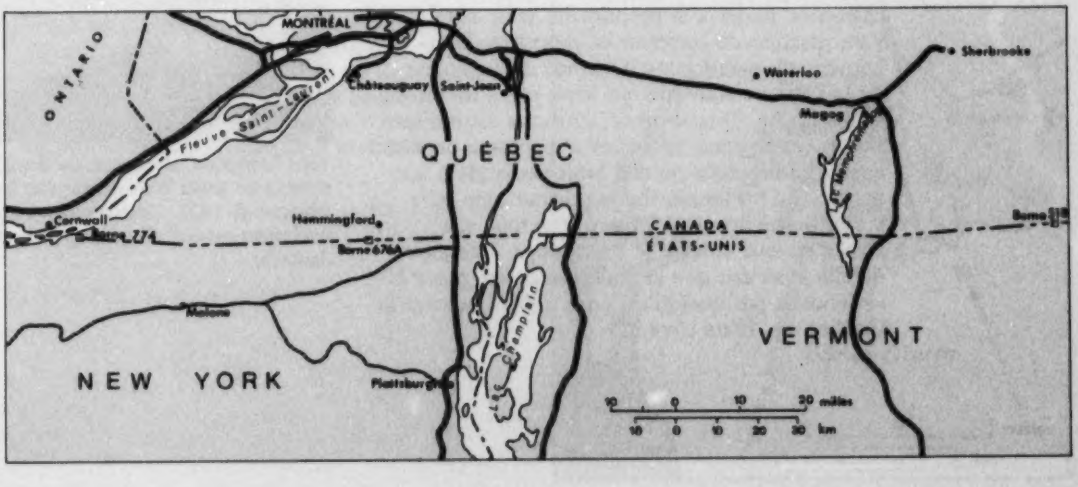
La ligne ouest consiste en cette partie de la frontière internationale qui sépare le Québec des États de New York et du Vermont en suivant approximativement le 45e parallèle. Elle traverse des terres qui sont occupées depuis très longtemps et qui sont contiguës à un bon nombre d'exploitations agricoles très anciennes, certaines de celles-ci datant même de l'époque coloniale.

Le programme de 1982 consistant à débroussailler à nouveau et à assurer l'entretien des bornes a été réalisé sous la surveillance d'une ingénieur itinérant de la CFI, Odette Lepage, de la section canadienne. Il s'agissait de la poursuite des travaux de la percée-frontière qui avaient été entrepris l'année précédente.

Un personnel temporaire de sept personnes, soit un chef d'équipe accompagné de deux préposés aux instruments et de quatre travailleurs à la scie à chaîne, a été engagé au cours du mois de mai pour la saison des travaux.

Le programme a nécessité le dégagement de la percée et des travaux de réfection des bornes dans deux sections séparées totalisant 43 km (26 mi). La plus longue des deux s'étend sur 38 km (22,5 mi) à partir de la borne 676 A, située au sud-ouest d'Hemmingford (Québec), jusqu'à la borne 632 située sur une pointe de terre de la rive ouest du lac Champlain.

Le dégagement d'une percée consiste à couper les arbres et arbustes jusqu'à un peu plus de 3 m (10 pi) de chaque côté de la frontière. Les bornes sont des poteaux en béton, en granite, en fonte, en alliage d'aluminium et de bronze ou en acier inoxydable, montés sur un socle en béton; leur hauteur totale s'élève à



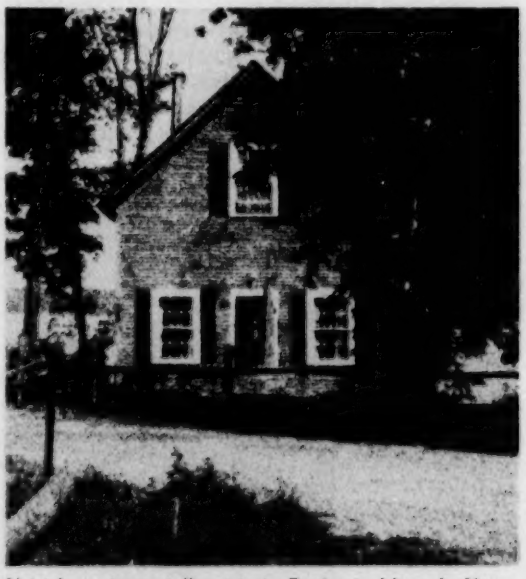
1,5 m (5 pi). Elles sont mises en place au moyen de techniques d'arpentage de précision en plein centre de la percée, puis vérifiées régulièrement.

Au cours de la saison des travaux on a inspecté 82 bornes et repeint 32. Six bornes ont été trouvées en mauvais état, leur base étant fissurée ou le béton s'écaillant. La borne 652 A comporte un socle fissuré et elle penche au sud-est de 38 mm (1,5 po), tandis que la borne 641 est cassée au ras de la base; elle penche au nord-est d'environ 50 mm (2 po). Les bornes 641 B et 641 C sont toutes deux situées sur le bord d'un fossé routier et elles risquent d'être déplacées. M^me^ Lepage a indiqué que ces bornes pouvaient être protégées en les remblayant et en aménageant des ponceaux.

Dans de telles régions, où certaines propriétés privées sont contiguës à la frontière internationale et où des bornes pourraient se trouver à proximité d'habitations, les agents de la CFI entretiennent avec les propriétaires des rapports qui sont toujours intéressants et parfois même amusants. Ainsi, à l'occasion d'une visée arrière entre les bornes 675 et 674, le préposé avait placé un fanion d'identification rouge sur la borne 674. (À certains endroits, on peut prendre facilement des piquets de clôture pour des poteaux de bornes.) Le lendemain, au moment de procéder à une visée, le préposé aux instruments ne trouva pas le fanion. Comme celui-ci avait manifestement disparu, on installa un deuxième fanion. Le matin suivant, en visant de nouveau la borne 674, le préposé chercha en vain le fanion de la veille, pour finalement se rendre compte qu'il avait disparu de la borne. On installa alors un nouveau fanion et les travaux reprirent.

Un peu plus tard, Odette Lepage eut l'occasion de parler à la propriétaire pour obtenir l'autorisation de traverser sa propriété. Dans la conversation, la femme demanda à l'ingénieur de la CFI si c'était elle qui avait placé un fanion sur la borne. Quand on lui expliqua à quoi servaient ces fanions, la femme s'empressa de s'excuser. Elle raconta qu'elle avait demandé à son mari ce qu'un fanion rouge pouvait bien faire sur la borne-frontière, et par trois fois, elle l'avait envoyé enlever le tissu rouge. Elle ajouta qu'elle avait cru que le fanion avait été placé à cet endroit par quelqu'un « qui voulait séparer le Québec des États-Unis ».

Équipe de travail de 1982 sur la frontière Québec-Vermont, de gauche à droite: Claude Larivière (contremaître), Jacques Beaudoin, Odette Lepage (ingénieur et chef d'équipe), Guy Léger, Jean-Pierre Paquet, Royal Roy, Robert Rémillard et Georges Fontaine.



Voici la maison où l'américain Benjamin Mott, du Vermont, s'est rendu pour acheter une livre de thé un matin fatidique de 1837. Cette simple excursion au magasin l'a finalement conduit dans une colonie pénitentiaire en Australie.

Rivière Sainte-Claire

Où étais-tu?

La borne 644 est située à la porte principale d'une maison-frontière, c'est-à-dire d'une maison par laquelle passe la limite entre les deux pays. Cette maison se trouve à l'extrémité nord du lac Champlain, sur la rive est du Richelieu. Elle est tellement ancienne qu'elle a joué un rôle au cours des troubles de 1837-1838 au Bas-Canada. À cette époque, un certain nombre de colons américains traversaient la frontière pour se joindre aux rebelles canadiens dans des batailles rangées contre les troupes britanniques. Un périodique, le *Vermont Life*, dans son numéro du printemps 1957, relate un fait au sujet de cette maison-frontière. Nous avons choisi le titre : *Où étais-tu?*

> « Un matin de 1837, Benjamin Mott d'Alburg s'est rendu à cette maison, qui était autrefois un magasin, pour y acheter une livre de thé pour sa femme. Une fois au magasin-frontière, il se lia avec des rebelles du Canada et il décida de les accompagner pour participer à la bataille d'Odeltown (sic). Capturé, il fut emmené dans la colonie pénale britannique en Australie. Il revint dix ans plus tard, mais il prit bien soin de s'arrêter d'abord au magasin-frontière pour y acheter la « coûteuse » livre de thé ».

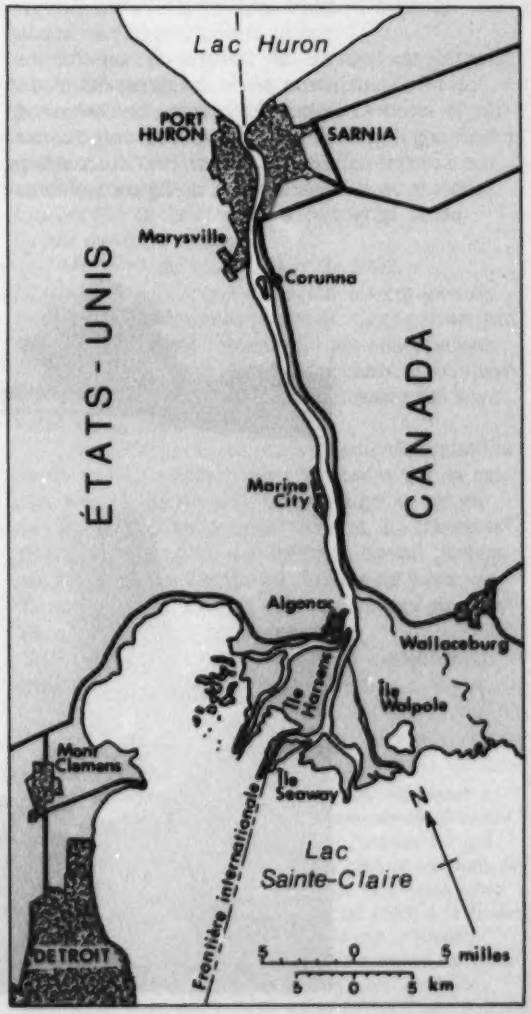
De nos jours, la localité québécoise d'Odelltown est située sur la route 221, juste au nord de la frontière. Elle porte le nom d'une famille qui s'est établie dans la région. Aux Archives publiques à Ottawa, un livre de comptes du secrétaire provincial du Canada Est, daté de 1841, parle d'un certain M. Loop Odell qui demanda avec d'autres personnes une indemnisation pour pertes subies à l'occasion de la rébellion. La ville de Ben Mott, Alburg (Vermont), est située près de la maison-frontière de la borne 644.

La bataille d'Odelltown a été vive et sanglante. Un compte rendu cite le commandant britannique à l'effet que les rebelles « se sont battus comme des diables ». Il était alors fréquent d'emmener dans la colonie pénitentiaire d'Australie les prisonniers capturés pendant la rébellion.

Ontario-Michigan

La rivière Sainte-Claire est un maillon de la voie maritime du Saint-Laurent entre le lac Huron et le lac Sainte-Claire. La frontière internationale suit le cours de cette rivière, avec à l'ouest le Michigan et à l'est l'Ontario. Des propriétés résidentielles et industrielles bordent les rives; les caboteurs et les navires de haute mer, de même que les bateaux de plaisance qui empruntent ce cours d'eau, en font l'un des endroits de la frontière les plus occupés au pays. Cette section de 72 km (45 mi) était visée par le programme d'entretien de la frontière pour la saison 1982.

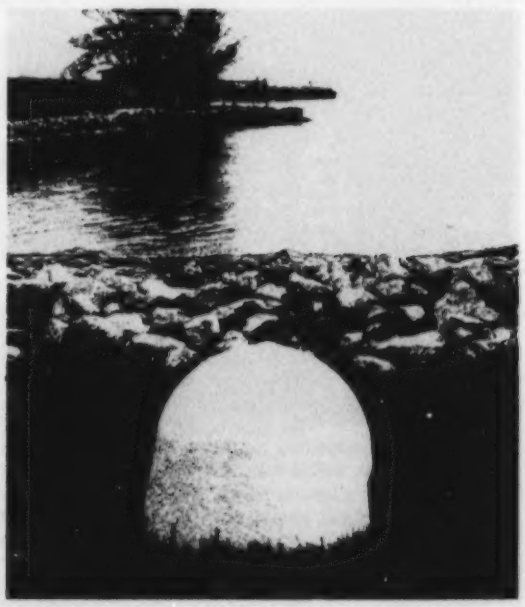
L'ingénieur itinérant Dale Dryden, de la section canadienne de la CFI, a formé une



équipe d'étudiants pour vérifier la position et l'état des bornes-repères situées sur la frontière, et le cas échéant, pour réparer celles qui étaient endommagées. Sur l'eau, les lignes de démarcation ne peuvent être indiquées au moyen de bornes-frontières comme sur la terre ferme; au lieu de cela, on trouve des bornes-repères le long de chacune des rives, ces bornes en béton ayant la forme d'une cloche dans le cas de la rivière Sainte-Claire. La position de chacune des bornes-repères est déterminée en relevant la position des bornes l'une par rapport à l'autre. À partir de ces points de repère, il est possible de localiser la frontière au-dessus de l'eau.

Les bornes-repères situées sur la rive doivent être entretenues en raison des effets des éléments naturels et de l'action humaine le long de la rivière. Il arrive parfois que les repères, qui sont souvent situés sur des propriétés privées, soient endommagés par le passage des véhicules ou des travaux de construction. L'écoulement de l'eau érode les rives, détruisant parfois le site de certaines bornes. Le courant de la rivière modifie aussi la rive en entraînant certaines berges et en érigeant de nouveaux reliefs sur les rives par des apports de limon à différents endroits. Cette action modifie la configuration de la rivière, mais les méthodes précises de levés employées par l'équipe de la CFI permettent de maintenir la frontière exactement à l'endroit prévu dans le Traité de Gand, signé en 1814, et dans les traités subséquents.

Afin que les travaux de levés puissent s'effectuer sur les deux rives à la fois, un yacht a été loué et est venu s'ajouter à deux pneumatiques Zodiac à moteur. Même si le yacht a permis d'accélérer les travaux, son emploi a donné lieu au début à des difficultés pour une courte période. Comme il servait de quartier général mobile, il fallait souvent le laisser au même endroit pendant plusieurs heures; ce qui avait le don de piquer la curiosité des riverains. Ceux-ci se demandaient ce que faisait une embarcation anonyme ancrée près de leur propriété et ils appelaient la Garde côtière pour être rassurés. Cette situation s'étant répétée plusieurs fois, M. Dryden a décidé de donner un nom temporaire au bâtiment. Il a fait écrire les mots *Boundary Surveyor* (le traceur de frontière) en évidence des deux côtés du pont arrière; ceci a rassuré les riverains en les informant des activités de son équipe.



La photo de gauche a été prise en 1981. Elle montre la borne repère 42–42 inondée par la crue de la rivière; cette borne est située à la station génératrice de Lambton. Un an plus tard, la borne, arpentée de nouveau et reconstruite, est encore bien ancrée sur la terre ferme grâce à la construction d'une nouvelle digue par Hydro-Ontario.

Il put même écrire: « Les nouvelles se répandirent rapidement en amont et en aval de la rivière et bientôt les gens venaient nous encourager et nous offrir leur aide. »

Le personnel nécessaire aux travaux de la saison a été recruté dans les facultés de géodésie des collèges et universités et il a été rassemblé le 11 mai. Les travaux ont débuté dans la section Port-Huron–Sarnia dans le nord, où se trouvent la plupart des aménagements industriels et où on avait besoin du plus grand nombre de nouvelles bornes.

Même si tous les sites des nouvelles bornes-repères avaient été choisis, vérifiés et approuvés par les propriétaires en 1981, certains d'entre eux ont dû être déplacés à la demande de ces mêmes propriétaires au cours de l'année 1982. Il a donc fallu réaliser d'autres travaux de reconnaissance, choisir de nouvelles lignes de visée, puis rattacher les levés entre les nouvelles bornes et les sites existants.

En aval de la rivière, le yacht servait de quartier général tandis que les deux équipes, munies d'un théodolite et d'un appareil pour la mesure électronique des distances, travaillaient de part et d'autre de la rivière. Pendant qu'une équipe mesurait, l'autre se déplaçait et installait des mires. Les mesures relevées étaient ensuite renvoyées par radio au yacht. À certains endroits, où les stations n'étaient pas faciles d'accès par bateau, on s'est servi d'un camion pour exécuter les travaux de levés.

Au cours des travaux, le groupe a rencontré six autres équipes d'arpenteurs du Canada et des États-Unis, celles-ci œuvrant tantôt pour le gouvernement et tantôt pour des entrepreneurs gouvernementaux; ces équipes étaient chargées de travaux publics de toutes sortes. Il y a eu collaboration entre les deux groupes qui ont procédé à un échange de données d'arpentage.

À la fin des travaux de levés, on a visité de nouveau les nouvelles stations afin de prendre des rattachements à la chaîne pour les besoins des descriptions écrites, puis on a vérifié les travaux relatifs à toutes les données recueillies sur place.

À la mi-novembre, M. Dryden est retourné sur le terrain pendant deux semaines afin de procéder à un contrôle par effet Doppler et par azimut gyroscopique pour le levé polygonométrique exécuté au cours de l'été. Ces travaux ont été effectués grâce au personnel et au matériel fournis par le Service de la cartographie du Génie royal canadien.

À la fin de son rapport de 1982, M. Dryden a proposé de munir les équipes de terminaux de données portatifs. Ceci permettrait aux ingénieurs de transmettre les observations géodésiques par téléphone, directement au quartier général, à mesure que progressent les travaux sur le terrain.

Actuellement, les renseignements recueillis sur le terrain s'accumulent à mesure que la saison avance; ils ne sont transmis qu'au retour des ingénieurs au quartier général. La transmission directe à partir des lieux de travail protégerait les données contre les risques de perte ou d'endommagement des renseignements pendant les opérations sur le terrain.

La section canadienne de la Commission étudie présentement la proposition.

Ici, trois bornes conjuguent l'histoire aux techniques modernes de levés. Deux plaques commémorant l'histoire de la rivière encadrent la borne-repère frontière 40, qui ressemble à un bloc de glace sur une pelouse enneigée. La plaque de droite honore la mémoire du père Louis Joliet, le premier homme blanc à se rendre, en 1669, à la rivière Sainte-Claire; celle de gauche rappelle que le voilier Griffon *du Cavelier de La Salle fut la première embarcation à naviguer sur la rivière Sainte-Claire, en 1679.*

Le Sud-Est de l'Alaska (SEA)

Colombie-Britannique–Alaska

En 1982, une équipe de travail de la section canadienne de la Commission a procédé à des travaux d'entretien de la percée et des bornes le long de la frontière du Sud-Est de l'Alaska (SEA), de la borne 112 à la borne 171.

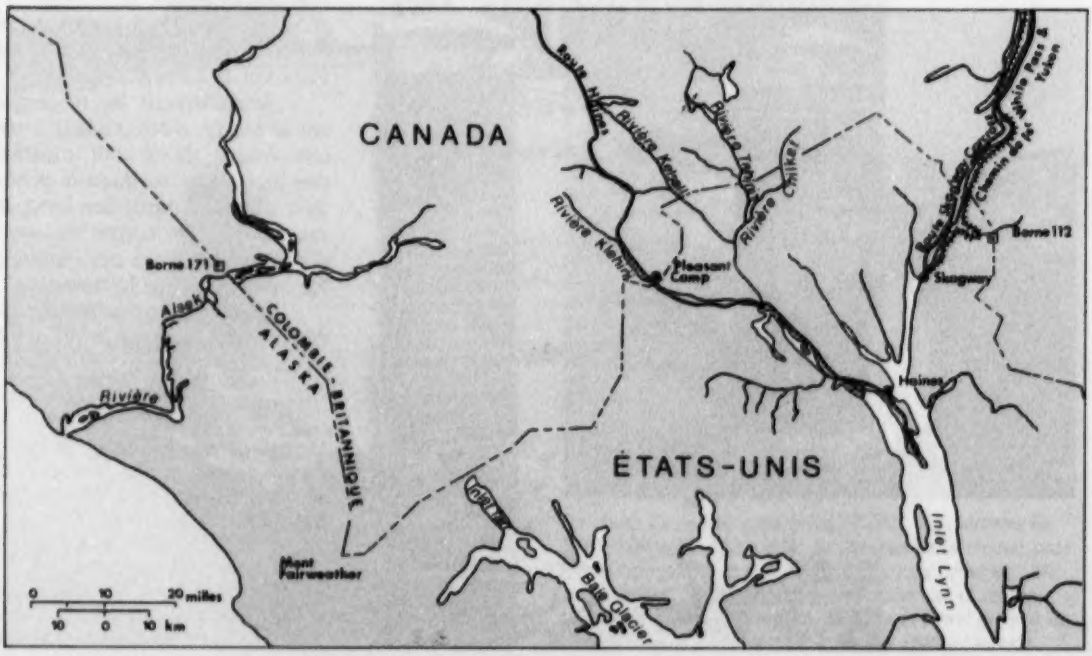
Cette partie de la frontière sépare l'Alaska de la région Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Pour mener l'entreprise à bien, l'équipe a dû travailler dans sept vallées fluviales différentes, traverser huit cours d'eau et plus d'une douzaine de montagnes. Le cheminement les a fait passer notamment par les cols Chilkoot et White; des milliers de chercheurs en route vers le Klondique les avaient empruntés au cours de la ruée vers l'or, en 1896.

Le chef d'équipe et ingénieur itinérant principal, Carl Gustafson, connaît bien la frontière du SEA, qui comporte des obstacles considérables; dans sa lettre d'instructions, le commissaire McEwen notait: « Nous sommes conscients du fait que vos opérations sont menées dans des conditions difficiles et dangereuses. » L'équipe de 12 personnes, dont plusieurs avaient de l'expérience dans des régions sauvages, a été réunie les 6 et 7 juin à Whitehorse (Yukon).

On a envoyé par la route les provisions et l'équipement de Whitehorse jusqu'à Rainy Hollow (Colombie-Britannique), où se trouve un campement de voirie du ministère des Travaux publics. Le 7 juin, un hélicoptère a conduit l'équipe de travail à son premier campement situé sur un affluent de la rivière Kelsall, près de la borne-frontière 135.

C'est dans cette section de la rivière Kelsall que le campement, avec ses odeurs de tente-cantine, a provoqué l'intérêt des ours du voisinage; au moins huit d'entre eux ont essayé de faire patte basse sur le garde-manger. En une occasion, alors qu'il n'y avait que deux personnes dans le campement, une bête décidée à atteindre coûte que coûte la cache de nourriture a fait fi des coups de fusil tirés au-dessus de sa tête. Il a fallu mettre des scies à chaîne en marche afin de l'effrayer. Au début, le bruit des scies n'a eu que peu d'effets, mais il a fini par faire battre l'ours en retraite et la bête a disparu dans les bois.

La présence des ours ne constituait pas le plus grand danger dans cette expédition visant à dégager le secteur de la frontière. Les ravins cachés par d'épais feuillages, le danger de glisser sur des pentes très escarpées avec de lourdes scies à chaîne sur le dos et le bois piquant (une plante à épines causant des éruptions irritantes au contact de la peau) ont tour à tour été abordés au cours de discussions sur la sécurité, qui se déroulaient pendant les repas du soir.



Équipe de travail, de gauche à droite: Dave Titus, Richard Malo, Marion Daniels (cuisinier), Richard Horeczy, George Chewpa (contremaître), Owen Williams, Bruce Moffitt, Peter Butterfield, Mike White. Deux autres employés, Dave et Robert Johnny, n'apparaissent pas sur la photo.

Au premier plan, la borne 152, orientée vers le sud, chevauche la frontière Colombie-Britannique–Alaska; l'extrémité du glacier Tsirku apparaît à l'arrière-plan.

Une fois les travaux terminés des deux côtés de la rivière, le campement suivant a été établi, le 18 juin, dans la section de la rivière Tahini, près de la borne-frontière 128, à environ 13 km (8 mi) vers le sud. Un problème des plus difficiles s'est présenté avec la traversée de la rivière Tahini; comme la plupart des cours d'eau de la région, elle tourbillonne à travers une gorge étroite.

Le pneumatique Zodiac, lancé dans un courant turbulent presque trop fort pour le moteur, a été mis à rude épreuve lors de la première traversée effectuée pour fixer un câble sur la rive opposée. L'opération a finalement réussi, mais au prix de trois goupilles et d'un hélice abîmé.

Une fois le premier câble solidement fixé des deux côtés de la rive, un second a été installé en travers du cours d'eau pour permettre aux membres de s'y agripper. Pendant que l'embarcation était retenue au moyen d'une poulie fixée au premier câble, les hommes à bord du Zodiac ont pu franchir la rivière en tirant sur le deuxième câble. On a traversé certains des ravins et cours d'eau en marchant sur des arbres jetés en travers des canyons.

À la fin des travaux dans la section de la Tahini, un nouveau campement a été installé sur la rivière Chilkat. Le caractère accidenté de la région a exigé de longues et difficiles marches en forêt pour l'exécution des travaux. Une fois la percée dégagée et toutes les bornes-frontières vérifiées, on a dû transporter la radio jusqu'au sommet d'une crête afin d'appeler l'hélicoptère; celui-ci est alors venu chercher l'équipe pour la conduire au lac Three Guardsmen. À partir de cet endroit, l'équipe a pris l'avion à destination de la rivière Alsek. De fortes pluies et un ciel bas ayant retardé au 20 juin l'arrivée du Otter DeHavilland, on a loué un hydravion Cessna 206 pour reprendre le temps perdu.

Le nouveau campement a été installé sur la rive sud-est de la rivière Alsek; on a nettoyé la percée jusqu'à la ligne des arbres. Entre temps, des pluies continuelles ont fait monter l'eau. Au moment où celle-ci commençait à s'infiltrer dans la tente du cuisinier, le fidèle hélicoptère arriva sur les lieux et transporta l'équipe à un nouveau campement sur la rive nord-ouest de la rivière. Les travaux dans cette région se sont poursuivis jusqu'au 4 août, date où la dernière opération d'entretien s'est terminée à la limite nord de la tâche déterminée, légèrement au-delà de la borne-frontière 171.

On a ensuite transporté l'équipe par avion jusqu'à un lac d'où elle a emprunté la route jusqu'à Pleasant Camp. Il s'agit d'un lieu histori-

que où il y a cinq bornes-frontières à courte distance l'une de l'autre. Un des repères, la borne 146, était percé de plusieurs trous de balles. La borne a dû être enlevée afin de subir des réparations à Ketchikan avant d'être remise en place.

À Pleasant Camp, lieu situé sur la vieille piste de Dalton, il y a une vieille cabane en bois rond du côté américain; cette cabane porte le nom de cache de Dalton (voir récit p. 22). Du côté canadien, on trouve un ancien poste de la Police montée du Nord-Ouest. Cet endroit est aujourd'hui un port douanier ouvert à longueur d'année. Afin de s'assurer que l'ancien poste de police et la cache de Dalton restent dans leur pays respectif, la frontière connaît une petite déviation à cet endroit.

Deux membres de l'équipe sont demeurés à Pleasant Camp pour dégager de nouveau la percée. Le reste de l'équipe a terminé les travaux du côté ouest de la rivière Klehini; cinq jours plus tard, ces derniers se sont rendus à la rivière Skagway pour dégager de nouveau l'endroit et vérifier trois bornes-frontières situées dans cette vallée, à l'extrémité est du territoire qu'ils devaient couvrir.

Le 17 août, l'équipe a installé un campement temporaire sur le côté sud-ouest du ruisseau Yokeak. Après avoir réalisé ces travaux dans la section, elle a franchi le mont Surgeon, le 19 août, pour revenir à Pleasant Camp. Au cours de la semaine suivante, on a effectué l'inspection et la réparation des bornes et l'équipement a été rassemblé afin d'être renvoyé à Ottawa.

La borne 116 est une sentinelle solitaire au col White, près du col Chilkoot — les deux passages légendaires empruntés par les chercheurs d'or au cours de la ruée de 1898.

Le Otter DeHavilland s'est avéré indispensable en raison de sa grande capacité de transport et de ses avantages de décollage et d'atterrissage courts.

La très longue percée à l'est de la rivière Chilkat, après les travaux de dégagement.

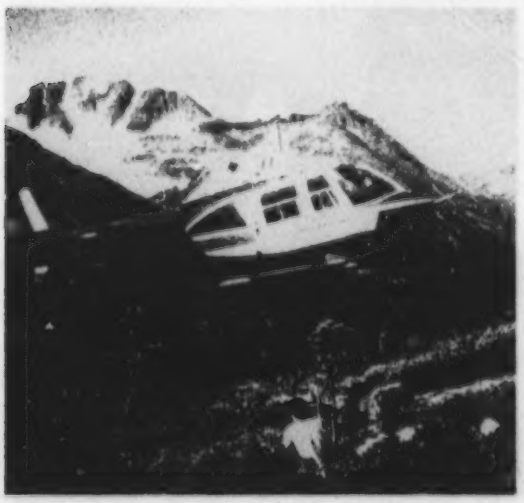
Au cours de la saison de 12 semaines, l'équipe a inspecté 300 km (180 mi) de frontière internationale; elle a examiné 38 bornes-frontières et elle a dégagé 35 km (21 mi) de percée. On a réparé trois bornes-frontières et on en a renconstruit une autre, la borne 126, située sur la rivière Chilkat. Sur la rive sud de la rivière Alsek, l'érosion a arraché la borne 169; la rivière a grugé la berge jusqu'à plus de 200 m (655 pi) au-delà de l'emplacement de la borne, et la borne 168 située non loin de là n'est plus maintenant qu'à 300 m (980 pi) de la berge en voie d'érosion.

Deux des zones de percée dégagées, l'une sur la Chilkat et l'autre sur l'Alsek, l'avaient été pour la dernière fois il y a plus de 70 ans.

Carl Gustafson précise que toutes les bornes-frontières situées le long du SEA ont maintenant été examinées et « sont considérées en relativement bon état ». Ses notes indiquent en outre qu'un certain nombre des premières bornes avaient été installées sur des socles peu profonds, que ceux-ci n'étaient pas ancrés dans la roche en place et qu'elles pouvaient donc se déplacer, soit à cause des mouvements géologiques ou du gel.

Au cours des quatres dernières campagnes de travaux le long du SEA, toute borne décalée de plus de 2 cm de la verticale a été reconstruite sur un socle, tantôt en béton solide, tantôt ancré dans la roche en place au moyen de goupilles en acier. On a trouvé un certain nombre de repères à environ un centimètre de la verticale, ce qui indique qu'ils devront aussi être reconstruits dans les années qui viennent.

L'hélicoptère polyvalent — un appareil Bell 206B — a été utilisé pour effectuer de nombreuses tâches de diverses natures.



La bétonnière des solitudes

Peu importe où vont les équipes d'entretien de la Commission de la frontière internationale, elles doivent être prêtes à mélanger une charge de béton de bonne qualité afin de réparer ou de reconstruire les bornes-frontières endommagées ou érodées. Ceci peut présenter des difficultés dans un bon nombre des régions que traverse la frontière, mais c'est sans aucun doute dans les régions dépourvues de chemins et pistes, surtout lorsqu'on y trouve des ravins profonds, des sommets élevés et des glaciers comme c'est le cas le long de la frontière de l'Alaska, que la tâche est la plus ardue.

Le travail a dû être pénible et éreintant pour les premières équipes qui se sont d'abord attaquées au début du siècle à la sinueuse frontière de la Poignée de casserole, puis qui se sont avancées vers le nord, le long du 141e méridien, jusqu'à la mer de Beaufort. Ces équipes ne pouvaient guère compter que sur des haches, des pelles et leur courage. En revanche, les équipes d'entretien d'aujourd'hui font largement appel à l'hélicoptère (qui s'avère déjà un moyen de transport et de reconnaissance indispensable), d'une façon à la fois moderne et pratique. C'est ainsi qu'aux épithètes devenues familières de « hachoir » et de « batteur à œufs », on peut ajouter celle de: « bétonnière ».

Grâce à la débrouillardise qui règne en milieux éloignés, on a un jour décidé de couper le couvercle d'un bidon d'huile vide puis de suspendre ce bidon à un hélicoptère. L'appareil se rend ensuite jusqu'au lit d'un ruisseau, y prend une charge de gravier ou de sable qu'il transporte jusqu'au chantier, puis il retourne au ruisseau pour s'y approvisionner d'eau. L'équipe mélange ensuite les ingrédients sur place. Même le couvercle du bidon peut encore servir: un des anciens membres de l'équipe soutient qu'elle peut faire une superbe tôle à cuisson pour préparer le petit déjeuner.

Le 141e méridien

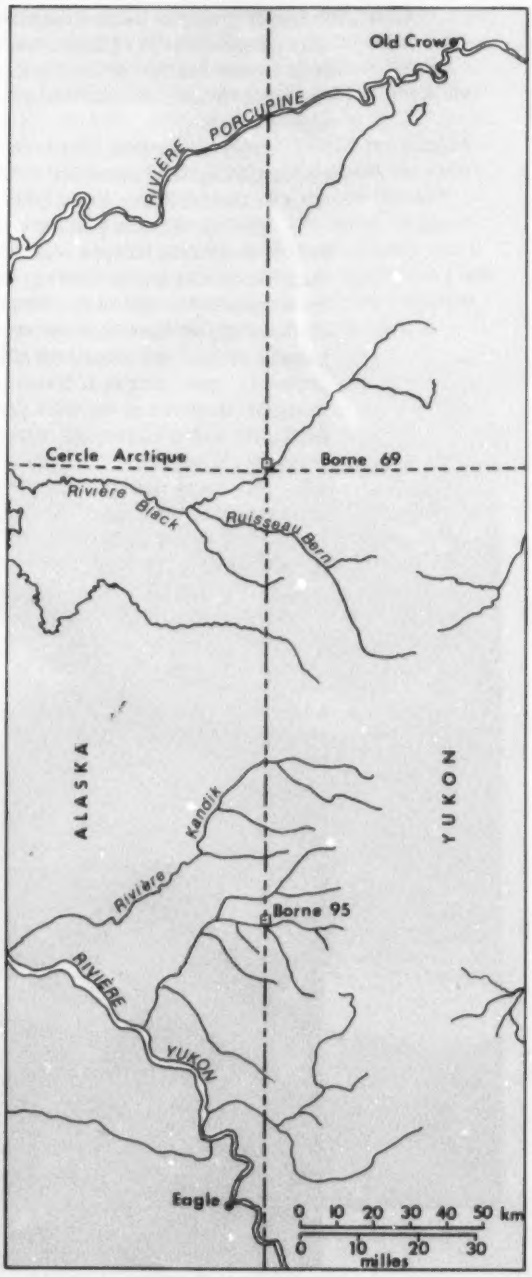
Alaska–Yukon

La ligne qui sépare l'État de l'Alaska et le territoire du Yukon est la plus longue section rectiligne de toute la frontière Canada–États-Unis, (il s'agit en réalité de la plus longue frontière internationale rectiligne). La ligne suit le 141e méridien sur une distance de 1 041 km (647 mi), à partir des rives de la mer de Beaufort, dans l'océan Arctique, jusqu'aux versants méridionaux du mont Saint-Élie, un très haut massif qui domine l'océan Pacifique.

L'entretien de la percée sur un tronçon de 123 km (76,6 mi) de cette ligne a été confié pour la saison 1982 à la section des États-Unis qui, pour la première fois, a chargé un entrepreneur des travaux sur le terrain. L'appel d'offres a obtenu 13 réponses; finalement, le contrat a été accordé à la firme Trowbridge Engineering and Surveying Inc., de Cable (Wisconsin), une société qui possède un bureau à Anchorage et qui compte des travailleurs de brousse expérimentés en Alaska. Les travaux ont été dirigés par un ingénieur-technicien, Hartley G. Dwyer, du personnel de la CFI pour les État-Unis. À la fin des travaux, le contrat a été prolongé pour inclure un tronçon supplémentaire de 9 km (5,6 mi) afin d'inclure aussi deux bornes-repères situées plus au nord, jusqu'à la borne 69 sur la rivière Salmon Fork. Il n'existe qu'une autre borne avant le cercle arctique.

Le préposé aux instruments fait une visée de la ligne axiale. La marche à suivre consiste d'abord à faire une projection de la ligne axiale, à mesurer la percée et à installer des fanions de chaque côté aux fins du dégagement.

Le 20 juin, M. Dwyer a pris l'avion à Washington pour se rendre à Fairbanks; il a monté dans une voiture qui l'a conduit à Tok afin d'y vérifier le matériel de la CFI qui avait été mis en entreposage. À son retour de Fairbanks, il s'est joint à un entrepreneur, Wayne Trowbridge, et aux membres de l'équipe en



route vers Circle, une localité sur le fleuve Yukon qui a vu le jour à l'époque de la ruée vers l'or au XIX^{e} siècle.

Pour l'appui aérien, un hélicoptère a été loué à Circle ainsi que deux avions Cessna sur un taux horaire. L'équipement, les provisions et les effets de campement ont été transportés par avion jusqu'à une piste d'atterrissage de brousse; le premier campement a été installé sur la rivière Kandik, entre les bornes 86 et 87, où les travaux ont commencé le 26 juin.

À la borne 87, on a arpenté de nouveau la percée-frontière, on l'a marquée le long des lignes axiales et latérales, puis on l'a dégagée de nouveau au moyen de scies à chaîne jusqu'à la largeur prévue de 6 m (20 pi). Le 28 juin, le reste de l'équipe a rejoint le campement, les effectifs étaient alors complets.

À la suite d'une reconnaissance aérienne, on a constaté que la frontière avait été envahie par une végétation dense depuis les derniers travaux d'entretien, qui avaient été effectués au début des années 1900. Dans les zones boisées, on ne pouvait distinguer la ligne que du haut des airs; à plusieurs endroits, elle avait entièrement disparu dans une forêt d'épinettes, de peupliers, de saules, d'aunes et dans des bouquets de bouleaux nains.

Ceux qui connaissent le secteur disent que cette frontière est « inaccessible », mais les équipes de la CFI ont quand même réussi depuis le début du siècle à se frayer un chemin à travers la forêt accidentée qui chevauche la frontière Yukon–Alaska. M. Dwyer prétend que l'aspect le plus difficile des travaux dans cette région subarctique tient à « son éloignement », mais les Alaskiens sont habitués à travailler en milieux éloignés. L'équipe a été divisée en plusieurs groupes, certains étant chargés du travail aux instruments tandis que d'autres utilisaient les scies à chaîne. M. Dwyer précise que tous étaient bûcherons professionnels, consciencieux dans leur travail et capables d'effectuer toutes les réparations voulues à leurs scies à chaîne.

Le socle de la borne 77 sur la frontière Alaska–Yukon a été reconstruit. Il a été d'abord nécessaire d'enlever le béton qui s'était effrité. Le socle et le poteau ont été peints en blanc.

Chaque équipe a travaillé pendant des périodes allant jusqu'à 12 heures, 7 jours par semaine. Le 7 juillet, afin de réduire le temps de vol par hélicoptère, on a formé une équipe de nuit. À cette latitude, la nuit signifie que pendant environ une heure, entre trois et quatre heures du matin, « le ciel s'assombrit un peu », d'après M. Dwyer.

Le 24 juillet, la percée avait été dégagée de nouveau jusqu'à la borne 95, soit jusqu'à la limite sud du territoire visé, sur le ruisseau Ettrain, qui correspondait à la limite nord des travaux effectués en 1979. La plupart des bornes ont été retrouvées en bon état et on leur a appliqué une nouvelle couche de peinture blanche. On a constaté que dix des bornes étaient en voie d'effritement; on les a réparées et dans certains cas on a reconstruit les bases avec du béton frais.

La borne 71, située juste au sud du cercle arctique, a nécessité d'importantes réparations. On a découvert que la borne n'avait pas été mise en place au cours du levé original. Le disque central, un pieu en bois, a été trouvé dans la position où il avait été installé, soit dans un encoffrement enroché, mais la borne comme telle gisait à côté. C'est pourquoi on a construit un cercle en béton afin d'y installer la borne.

Afin d'effectuer les travaux dans la partie nord du territoire visé, on d'abord déménagé le campement par hélicoptère jusqu'à une crête découverte, qui a servi de courte piste entre deux escarpements très raides. Le pilote du Cessna 185, Roger Dowding, avait plus tôt découvert le site; malgré ses 31 ans, il compte déjà 13 années de vol dans le Nord. De M. Dowding, Hartley Dwyer n'hésite pas à dire qu'il « s'attendrait à ce qu'il devienne sous peu une légende vivante en tant que pilote de brousse en Alaska ».

Le Cessna, muni de gros pneus Tundra conçus pour les conditions de vol dans le Nord, a plus tard atterri sur la crête et a pu être utilisé

pour déménager le campement sur un cordon sablonneux de la rivière Salmon Fork. Le 10 août, les travaux d'entretien de la frontière étaient entièrement terminés de la borne 95 à la borne 69. Celles-ci ont toutes été laissées en bon état et l'équipe a cessé ses travaux, puis elle est rentrée par avion à Circle en même temps que l'équipement de terrain.

Avant de revenir à Fairbanks pour effectuer son vol de retour à Washington, prévu pour le 10 août, M. Dwyer a fait un dernier levé aérien au-dessus de la frontière en direction nord entre les bornes 69 et 48A, juste au nord de Rampart House. En 1983, cette section fera l'objet des travaux d'entretien de la frontière sur le méridien 141. M. Dwyer a constaté que la percée était envahie par la broussaille et des épinettes de différentes tailles, sauf en terrain montagneux entre les bornes 61 et 65. Plus au nord, au-delà de la rivière Porcupine, le relief ondulé permettait d'espérer un terrain plus praticable, puisque la végétation ligneuse y fait place au muskeg et à la toundra.

L'équipement est chargé sur le Cessna 185, qui s'est posé sur une crête de montagne afin de déménager le campement sur un cordon de sable de la rivière Salmon Fork, près des bornes 69 et 70.

La mise en herbe de la percée

Dans le cadre de sa saison 1982 de travaux sur le terrain, on a demandé à Hartley Dwyer d'étudier la possibilité d'ensemencer certaines parties de la longue percée rectiligne Yukon–Alaska en gazon compatible avec la faible vitesse de croissance dans les latitudes nordiques. Après avoir consulté des Alaskiens d'expérience, il a constaté qu'une bonne partie de la percée du 141e méridien pouvait effectivement être mise en herbe.

La première expérience de la CFI en ce qui concerne la mise en herbe de la percée internationale a été effectuée en 1972 par Carl Gustafson, de la section canadienne. On a effectué ce travail jusqu'à l'extrémité ouest du 49e parallèle, entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington. On a préparé le terrain au moyen d'un bouteur et l'ensemencement s'est réalisé au moyen de semoirs cycloniques actionnés à la main. On a mis en herbe 8 km (5 mi) de percée à cette occasion; depuis, on dégage de nouveau à l'aide d'une tondeuse.

En 1980, M. Dwyer a procédé au premier ensemencement expérimental de la percée dans la partie est de la frontière. Cette opération a été effectuée à titre d'essai le long de la ligne nord, entre le Maine et le Nouveau-Brunswick. À cette époque, la percée était entretenue à l'aide de béliers mécaniques et elle était ensemencée de gazon et de gesse sauvage. Deux ans plus tard, l'expérience s'est révélée un succès. Consultées quant à la faisabilité d'ensemencer la percée du 141e méridien, les autorités alaskiennes ont répondu qu'on pouvait obtenir le matériel nécessaire dans la région et que la préparation du terrain devrait être effectuée au cours des mois de février, mars et avril. On lui a aussi recommandé d'ensemencer au cours de l'été, à l'aide d'un hélicoptère.

Dans son rapport, M. Dwyer a proposé d'ensemencer à partir de la borne 159, près de la route de l'Alaska en direction nord sur environ 80 km (50 mi) jusqu'à la borne 142, pourvu évidemment que le programme d'ensemencement soit approuvé.

Inspection des commissaires

En 1982, l'inspection frontalière annuelle des commissaires a surtout porté sur le 141e méridien. Les commissaires Whetstone et McEwen se sont rencontrés à Fairbanks, le 27 juillet, où ils ont été rejoints par deux agents de la section américaine de la CFI: Clyde Moore, ingénieur auprès de la Commission, et Marvin Crabtree, technicien en génie.

Le jour suivant, l'équipe a loué une voiture; elle a emprunté la route de Steese jusqu'à Circle, une localité qui compte aujourd'hui 68 habitants et qui a été créée il y a 90 ans à l'époque de la ruée vers l'or. L'endroit accueille les automobilistes par une enseigne où on peut lire « Fin de la route — le plus ancien des gros campements pour chercheurs d'or à l'intérieur de l'Alaska ».

Un Cessna nolisé a transporté le groupe à la frontière séparant le Yukon de l'Alaska, en survolant d'abord le chantier (situé près d'un ruisseau identifié sur les cartes de la Commission géologique comme étant le ruisseau Drifting Snow et sur les cartes de la CFI comme le ruisseau Bern). De l'avion, on a annoncé par radio au chef d'équipe Hartley Dwyer que le groupe était arrivé; l'avion s'est ensuite posé sur une piste en gravier qui longeait la rivière Salmon Trout. Ce soir-là, à la faveur de la lumière du jour qui dure très longtemps au mois de juillet à une telle latitude, un hélicoptère Hiller à deux passagers, nolisé par l'entrepreneur de la CFI, la firme Trowbridge Engineering and Surveying Inc., a transporté les commissaires au campement, où M. Dwyer les a présentés à l'entrepreneur, M. Wayne Trowbridge. L'hélicoptère est ensuite rentré pour faire le plein et pour conduire Clyde Moore et Marvin Crabtree au campement.

Le matin suivant, le commissaire McEwen et Clyde Moore se sont rendus par hélicoptère inspecter les tronçons dégagés et non dégagés de la percée et visiter l'équipe de travail. À leur retour au campement, l'hélicoptère a alors conduit le commissaire Whetstone et Hartley Dwyer en vue d'effectuer une courte inspection des bornes-frontières. De retour au campement, il a été question avec M. Trowbridge de l'avancement des travaux.

Le commissaire McEwen et Clyde Moore sont retournés à la rivière Salmon Trout plus tard ce matin-là; ils y ont été rejoints par le commissaire Whetstone au début de l'après-midi, puis le groupe est rentré par avion à Circle. M. Crabtree est demeuré au campement une semaine de plus. À Fairbanks, le groupe s'est séparé: le commissaire McEwen a pris l'avion pour Calgary, tandis que les deux membres provenant des États-Unis ont entrepris leur voyage de retour le jour suivant.

Les commissaires pendant leur tournée d'inspection à Drifting Snow Creek, entre les bornes 73 et 74. De gauche à droite: Wayne Trowbridge, entrepreneur; les commissaires Whetstone et McEwen; Clyde Moore, ingénieur auprès de la Commission et Hartley G. Dwyer, technicien en génie.

LA CACHE DE DALTON/ Vestige de la ruée vers l'or

La cache de Dalton est une vieille cabane en bois rond dont l'histoire est à la fois longue et mouvementée. Cette cache est située dans une vallée alpestre sur les bords de la rivière Klehini, à Pleasant Camp. C'est un port douanier où la route en provenance de Haines (Alaska) traverse la frontière internationale, s'engage dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique et se poursuit jusqu'à la route de l'Alaska, dans le Yukon.

La cabane était une des nombreuses haltes aménagées le long de la piste de Dalton, un chemin à péage construit pour atteindre les champs aurifères du Klondike à la fin du XIX^{e} siècle par Jack Dalton, un pionnier dont les exploits colorés sont légendaires.

Dalton a aménagé sa route en pleine forêt, empruntant une piste qu'utilisaient depuis des siècles les Indiens Chilkat pour aller de la côte jusqu'à l'intérieur. La piste de Dalton partait de Pyramid Harbour dans la baie Chilkat (Alaska), traversait la frontière internationale, atteignait ensuite le fleuve Yukon près de l'endroit qui porte aujourd'hui le nom de Carmacks (Yukon); certains disent même que cette piste continuait en aval du fleuve jusqu'à Fort Selkirk. Des bateaux à faible tirant d'eau permettaient de se rendre à Dawson en empruntant le fleuve Yukon, puis de traverser la frontière pour revenir à Circle (Alaska).

La cabane est en voie de restauration, de même que la piste à partir de la côte jusqu'à Pleasant Camp, pour le plaisir des visiteurs qui se rendent sur place en été et en hiver; les travaux sont réalisés par le Young Adult Conservation Corps du United States Bureau of Land Management.

Les historiens ne sont pas trop certains des origines de Dalton, mais on prétend qu'il serait arrivé à Haines en 1884, « fuyant la justice de l'Orégon », où disait-on il aurait été « impliqué dans certains combats armés ». Une chose est toutefois sûre à son sujet, c'est qu'il était un travailleur diligent et consciencieux.

Faisant peu de cas des histoires selon lesquelles Dalton aurait fui la justice, le colonel Samuel B. Steele était un de ceux qui le tenaient en haute estime. À titre de directeur de la Police montée du Nord-Ouest, le colonel était chargé de faire respecter la loi parmi les milliers de chercheurs d'or qui ont gravi péniblement le col Chilkoot pour parvenir aux gisements exploités depuis la découverte d'or, en 1896, dans le ruisseau Bonanza, un affluent de la rivière Klondike. Sam Steele a donc accordé à Dalton le contrat de fournisseur pour les postes de police de la région.

Dans ses mémoires, publiés en 1915, le colonel Steele s'est exprimé en termes chaleureux au sujet de Dalton:

> « Pendant mon séjour j'ai reçu de nombreux visiteurs et ils étaient tous différents. L'un était M. Jack Dalton, un des principaux commerçants des environs. Il avait habité les territoires de l'Ouest américain, à l'époque où un homme devait absolument être armé lorsqu'il avait des biens à protéger; il avait donc appris à tirer pour se défendre. Une de ses prouesses consistait à franchir le col au galop et à tirer sur les nœuds de pin pour se distraire. Quand il m'a rendu visite, c'était pour obtenir le contrat d'approvisionnement de nos hommes, et il s'est révélé un très bon entrepreneur, accordant toujours aux hommes davantage que ce qui était prévu à leur intention.
>
> « Un jour qu'il partageait ma table, plusieurs dames et hommes mangèrent en notre compagnie; ils se dirent charmés par ses manières et sa façon de s'exprimer. Peu d'entre eux étant au courant des épreuves auxquels le jeune Américain avait été soumis ou des occasions où il s'était vu forcé de défendre sa vie aux dépens de celle de son assaillant. »

Les extraits sont tirés de l'autobiographie du colonel Steele intitulée *Forty Years in Canada — Reminiscences of the Great North-West.*

Dalton a aménagé sa piste en empruntant des pentes douces afin que le bétail puisse aussi l'utiliser; de plus, il s'est servi de billes de bois pour lancer des ponts au-dessus des cours d'eau et aménager des chaussées à travers les fondrières. Pour emprunter son chemin, une personne devait débourser 2,50 $ tandis qu'il en coûtait 2 $ par tête de bétail. Si l'on tient compte de l'énergie et des fonds qu'il a dû investir dans son entreprise, la piste ne peut être considérée comme un succès financier. Le prolongement de la navigation plus haut en amont du bassin du fleuve Yukon et l'aménagement du

Le pionnier Jack Dalton, revolver à la ceinture, est debout devant une halte en bois rond aménagée le long de la piste de Dalton. (Cette photo est une gracieuseté des Archives du Yukon — Collection MacBride).

chemin de fer White Pass et Yukon à partir de Skagway vers l'intérieur ont fini par avoir raison de Dalton. Lorsqu'il quitta la région dans les années 20, on rapporte qu'il maintenait à peine ses affaires à flot.

En avril 1898, un ambitieux projet conçu par l'Armée américaine pour soulager la pénurie alimentaire sévissant à Circle (Alaska) s'est soldé par un échec. Il s'agissait de conduire un troupeau de rennes de la Laponie (Norvège) jusqu'à Circle en empruntant la piste de Dalton. Vu l'absence de lichen dont se nourrissent habituellement les rennes, la plupart de ces bêtes sont mortes de faim pendant le trajet. Néanmoins quelques-unes d'entre elles ont été vues au cours de cette même année, sur le versant derrière la cache de Dalton.

L'été 1898 devait voir des jours meilleurs. La population de Dawson, grossie par des milliers de chercheurs d'or, était encore soumise à une pénurie de vivres. C'est Jack Dalton qui devait soulager la ville affamée en réussissant à y amener un troupeau de bétail. Inutile de dire que la ville le porta en triomphe.

Une des entreprises de Dalton est généralement demeurée dans l'oubli, c'est son service de transport fluvial. Celui-ci n'est mentionné qu'en passant dans le rapport de la section canadienne de la CFI pour la saison 1904. Le texte évoque un endroit appelé Wells, situé au confluent de la Chilkat et de la Klehini.

Dans le rapport de 1904, on peut lire: « Les hommes et les magasins, qui restaient à Wells au 20 juillet, ont été déménagés à l'embourchure de la rivière Kelsall à l'aide du petit vapeur à aubes *Chilkat* de John Dalton; il s'agissait de la première tentative de faire remonter la rivière à un bateau au-delà de Wells; après trois échouements, le pilote indien a finalement terminé le parcours de 14 milles en neuf heures. »

De nos jours, il ne reste pas grand chose du poste de la « Police montée » du Nord-Ouest à Pleasant Camp. De tout ce qui avait été établi en 1898 par l'inspecteur A.M. Jarvis et sa troupe de 18 agents, seule subsiste la cache de Dalton (qui est inscrite dans le *U.S. National Register of Historic Places*); celle-ci est d'ailleurs en voie de restauration grâce au dévouement du Young Adult Conservation Corps. Le programme est dirigé par l'archéologue John Beck et le coordonnateur Tony Williams.

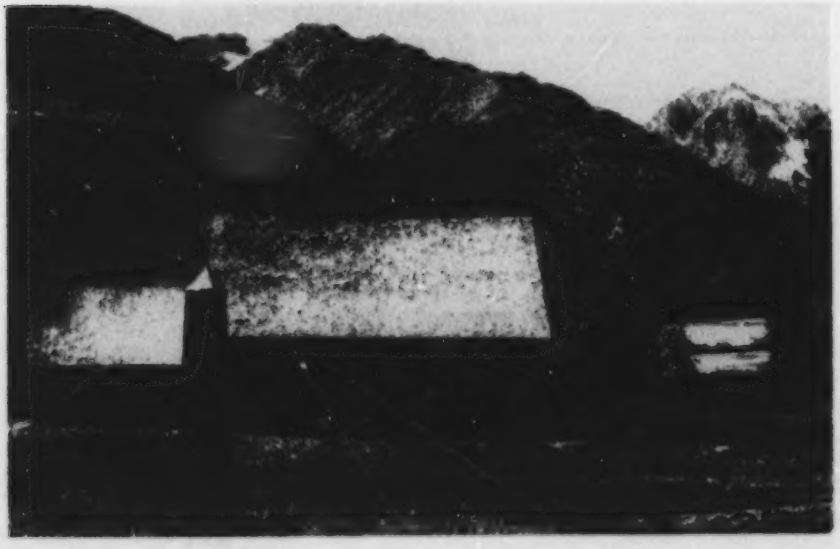
La cabane est en assez bon état pour être restaurée en raison de la qualité du travail de Jack Dalton et grâce aux travaux effectués par la suite par les nombreux occupants depuis le départ de Dalton.

Elizabeth Hakkinen, la curatrice-directrice du musée Sheldon et du centre culturel de Haines, a déclaré que la cabane avait d'abord servi d'auberge, puis de bâtiment pour les douanes américaines, et de nouveau comme hôtel. Le bâtiment a aussi été habité par deux éleveurs de renards. De plus, entre les années 40 et 60, on y trouvait restaurant et bar ainsi que quelques lits mis à la disposition des clients désireux d'y passer la nuit.

Au cours de sa longue histoire, cet endroit en a vu de toutes les couleurs. On raconte même que l'établissement a servi de maison de prostitution, puis de débit d'alcool de contrebande. M^me^ Hakkinen affirme qu'un occupant possédait supposément un alambic pour la production de bière maison; elle ajoute que dans son jeune temps, on racontait que la frontière traversait un coin de la cabane et qu'il était possible de « prendre un verre à une extrémité de la pièce, tandis que la prohibition s'appliquait à l'autre extrémité ». Les mêmes sources nous apprennent encore qu'un fuyard, poursuivi par la « Police montée », pouvait pénétrer du côté canadien, traverser la ligne tracée sur le plancher « et la justice ne pouvait le poursuivre plus loin ». M^me^ Hakkinen ajoute que ce récit est « douteux, mais tout de même savoureux ».

Les travaux de restauration du bâtiment, réalisés au cours de l'été, devraient s'étaler sur un certain nombre d'années. Les premières tâches ont consisté à refaire le toit de la cabane, puis à consolider les fondations et à y appliquer un enduit protecteur.

Tony Williams, un conseiller technique, se dit assez impressionné de la qualité des travaux originaux de Dalton. Dans un journal d'Anchorage, il a déclaré: « Le superbe travail réalisé dans cette cabane a quelque chose de mystérieux. Un bon nombre des prouesses qu'on y constate, comme l'existence de troncs d'arbre fendus dans le sens de la longueur au quart de pouce près, seraient difficiles à répéter de nos jours, même avec les outils modernes dont on dispose. »



La cache de Dalton en 1982.

Travaux de réglementation de la CFI

Aux termes de son mandat, la Commission de la frontière internationale doit s'assurer que la ligne-frontière est complètement dégagée et libre d'obstacles. Pour satisfaire à cette exigence, toute proposition relative à la construction d'ouvrages ou à l'exécution de travaux empiétant sur la frontière ou y aboutissant, qu'il s'agisse de particuliers ou de corps publics, doit être soumise à la CFI qui l'étudiera et arrêtera une décision à son sujet.

Les questions de réglementation que les commissaires ont étudiées ensemble en 1982 étaient de nature variée et concernaient diverses sections de la frontière, comme suit:

- Achat de propriétés, route-frontière de Flynn, Québec-New York.
- Démarcation de la frontière internationale à travers la baie Four-Mile, lac des Bois, Minnesota-Ontario.
- Obstruction de la percée, Aroostook Valley Country Club, Nouveau-Brunswick-Maine.
- Réparations domiciliaires, Hardwick, Vermont-Québec.
- Réparations domiciliaires, Clarenceville, Québec-Vermont.
- Piste d'atterrissage, Delbonita, Montana-Alberta.
- Pipeline de refoulement de l'eau salée, Saskatchewan-Dakota du Nord.
- Vente proposée d'une maison-frontière, Québec-Vermont.
- Chasse de part et d'autre de la frontière, Colombie-Britannique-Washington.
- Pose de tuiles de drainage traversant la frontière, Vermont-Québec.
- Pose d'un câble souterrain traversant la percée-frontière, Washington-Colombie-Britannique.
- Cabanes de chasseurs situées sur la percée-frontière, Québec-Maine.
- Gare proposée sur la percée-frontière, Washington-Colombie-Britannique.
- Passage du pipeline Foothills, Saskatchewan-Montana.
- La cache de Dalton — site historique, Alaska-Colombie-Britannique.

Frais d'exploitation

Aux termes de l'article IV du Traité de Washington de 1925, chaque administration doit payer le traitement et les frais de son commissaire et de ses adjoints, et doit assumer la moitié des dépenses que les commissaires font conjointement en vue d'assurer le maintien de la frontière internationale.

Ces frais partagés comprennent:

1. La rémunération et l'entretien des employés temporaires.
2. L'entretien des employés permanents lorsqu'ils travaillent sur le terrain.
3. Le matériel et les fournitures.
4. Le transport, le fret et l'entreposage lors de travaux sur le terrain, et
5. Les bornes, autres repères et signaux.

Le tableau suivant fait état du total cumulatif des frais partagés qui ont été engagés à ce jour:

	Dépenses engagées par la section des États-Unis	Dépenses engagées par la section du Canada
Total au 31 mars 1982	2 982 279,47 $	2 968 990,21 $
Du 1er avril 1982 au 31 mars 1983		
45e parallèle, Québec-New York, frontière Québec-Vermont		78 286,75
141e méridien, frontière Alaska-Yukon	314 640,60	
Rivière Sainte-Claire, frontière Ontario-Michigan		62 726,56
Baie Passamaquoddy, frontière Nouveau-Brunswick-Maine	2 480,68	
Sud-Est de l'Alaska, frontière Colombie-Britannique-Alaska		166 245,89
Coûts d'édition et d'impression pour les publications conjointes	3 455,27	7 898,24
Entretien des bouées sur le lac Érié	5 480,12	6 795,28
Point Roberts –		
Entretien des lumières de distance	585,96	726,56
Électricité pour les tours de distance	90,19	63,84
Véhicules ministériels –		
Achat et réparation de véhicules		14 747,05
Dépréciation des véhicules	4 905,21	2 100,00
Véhicules à chenilles, réparations et améliorations	2 250,00	5 433,00
Rajustement du canevas planimétrique de 1983	110 636,99	7 395,00
Frais de service pour solliciter et accorder des contrats	2 596,75	
Sous-totaux pour l'année	447 121,77	352 418,17
Total	3 429 401,24 $	3 321 408,38 $

Événements

Les commissaires assistent aux célébrations du gazoduc

Au cours de l'automne 1982, les progrès réalisés dans les travaux du Gazoduc de l'Alaska ont réuni une nouvelle fois les commissaires de la CFI à Calgary.

Il s'agissait d'une réception organisée par la Foothills Pipe Lines (Yukon) Ltd., tenue pour célébrer la mise en service du tronçon est de la phase I du gazoduc; celui-ci traverse la frontière internationale vers le Montana, à Monchy (Saskatchewan).

MM. Whetstone et McEwen étaient présents à la réunion, qui avait lieu le 22 novembre, à l'hôtel Westin dans la ville albertaine. Le passage du gazoduc, comme c'est le cas pour tous les ouvrages transfrontaliers, est soumis aux règlements de la Commission de la frontière internationale en vertu des pouvoirs de celle-ci en matière de réglementation et de traités.

La Commission pleure la mort d'un pilote

Les membres de la section canadienne de la Commission de la frontière internationale ont appris avec tristesse le décès d'un homme qui avait servi la section pendant deux ans en tant que pilote d'hélicoptère.

Gilbert Wouters, âgé de 33 ans, habitant Gloucester (Ontario), a perdu la vie le 5 mars 1983 lorsqu'un véhicule tout terrain qu'il conduisait a heurté une roche sur un terrain vallonné. M. Wouters, un associé dans la société Pan-Air Helicopters Ltd., était hautement estimé pour sa capacité de voler dans des conditions difficiles et exigeantes.

Aperçu

Les commissaires de la CFI ont planifié six opérations sur le terrain pour l'année 1983. La section des États-Unis projette de mettre sur pied deux opérations le long du 141e méridien, la frontière entre l'Alaska et le Yukon, et une troisième le long de la baie Passamaquoddy, frontière entre le Maine et le Nouveau-Brunswick. La section du Canada mettra sur pied deux opérations le long de la frontière orientale et une autre le long de la section ouest de la frontière, qui longe le 49e parallèle.

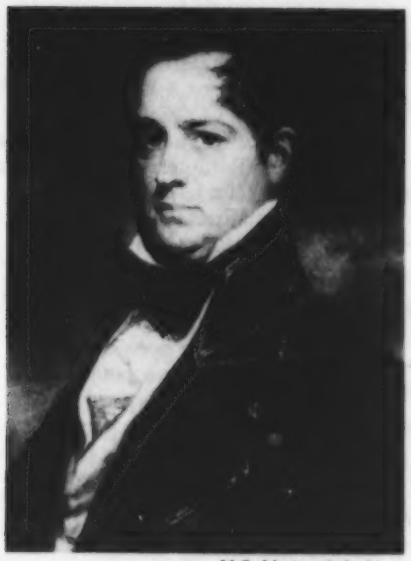
Section des États-Unis

- La section des États-Unis aura pour tâche d'accorder un important contrat, qui prévoit le recours à des aéronefs, en vue de l'entretien de la percée et des bornes; ce contrat visera la ligne qui suit le 141e méridien au nord du cercle arctique. Ces travaux se termineront à la limite nord de la forêt.
- Une deuxième opération sera organisée par un agent de la section américaine en vue d'inspecter et de terminer les réparations qui s'imposent aux bornes le long du 141e méridien encore plus au nord, de la limite nord de la croissance des arbres à la mer de Beaufort.
- La section des États-Unis s'occupera aussi d'accorder le contrat d'entretien des bornes situées sur la frontière internationale qui passe par la baie Passamaquoddy.

Section du Canada

- Un projet sera mis sur pied dans le but de remettre en bon état toutes les bornes situées le long de la ligne-frontière nord entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. On prévoit qu'un pourcentage élevé des bornes devront être remplacées ou nécessiteront des réparations majeures.
- Les travaux d'entretien de la percée et des bornes le long de la ligne-frontière ouest, entre le Québec et le Vermont, se poursuivront. On leur accordera la priorité afin de terminer les travaux récemment entrepris tout le long de la ligne ouest de la frontière.
- La section du Canada se chargera d'accorder un contrat à l'industrie privée pour dégager de nouveau la percée afin de compléter les travaux entrepris le long de la section de frontière qui traverse Point Roberts et les vallées Fraser et Columbia.

Trois premiers commissaires



U.S. National Archives

Peter Buell Porter

Le général Peter Buell Porter, avocat, homme politique, soldat et figure bien connue dans les milieux mondains de l'époque, est né à Salisbury (Connecticut), le 14 août 1773. En 1791, il a reçu un diplôme en droit de l'Université Yale, puis il a connu une vie remplie et active avant de mourir à Niagara Falls (N.Y.), le 20 mars 1844.

En 1816, il était nommé commissaire des États-Unis, responsable de la détermination de la frontière séparant les États-Unis du Canada, du fleuve Saint-Laurent jusqu'au lac des Bois, en vertu des articles 6 et 7 du Traité de Gand. La Commission avait soumis son rapport le 18 juin 1822 pour ce qui est de l'article 6 (c'est-à-dire au sujet du secteur qui va jusqu'à la rivière Sainte-Marie, entre le lac Supérieur et le lac Huron). Le général Porter n'a donc pas réussi à en arriver à une entente bilatérale quant au reste de la tâche à accomplir, soit l'article 7 jusqu'au lac des Bois.

Plus tôt au cours de sa carrière, en 1795, Porter a ouvert une étude d'avocat à Canandaigua, New York. Il l'a par la suite déménagée à Black Rock, une localité qui a par la suite été intégrée à la ville de Buffalo. Il a subséquemment occupé pendant un certain temps le poste de commis du comté d'Ontario, New York.

Porter a été élu représentant démocrate pour New York au Congrès, de 1809 à 1813, où il a siégé sur la commission chargée d'arpenter des terres en vue de la construction du canal Érié, reliant le lac Érié au fleuve Hudson. Alors qu'il était président de la Commission des relations étrangères, il a pris la tête d'un groupe connu sous le nom de « bellicistes » et a été l'auteur d'un rapport recommandant de faire la guerre à l'Angleterre.

Quand la guerre a éclaté en 1812, il s'est enrôlé. Il a mobilisé et commandé une brigade mixte de volontaires provenant de New York, de Pennsylvanie et un contingent indien. Il s'est distingué dans un certain nombre de batailles et il a eu droit à une médaille d'or décernée par le Congrès, ainsi qu'à une épée de cérémonie de la part de l'assemblée législative de l'État de New York. En 1815, il a décliné la nomination de commandant en chef de l'armée et il est retourné pendant un an au Congrès. L'année suivante, il a accepté le poste à la Commission de la frontière. Il a atteint le sommet de sa carrière en 1828, lorsque le président Adams l'a nommé secrétaire à la Guerre.

Musée McCord, Université McGill

John Ogilvy

John Ogilvy était un marchand écossais, dont la naissance remonterait à 1769; il a émigré au Canada vers 1790 et il est devenu associé dans une entreprise de commerce des fourrures dont le siège social était à Montréal. En 1817, il a été nommé Commissaire chargé de la détermination de la frontière entre le Canada et les États-Unis, en vertu des articles 6 et 7 du Traité de Gand. Il est mort le 28 septembre 1819 d'une attaque de fièvre, au cours d'une mission qui l'avait amené à Sandwich (Haut-Canada); cet endroit fait maintenant partie de la ville de Windsor.

La société commerciale à laquelle Ogilvy s'est joint à Montréal a subi un certain nombre de fusions avant de faire partie de la Compagnie du Nord-Ouest. Le travail accompli par Ogilvy dans le commerce des fourrures lui a donné une précieuse connaissance des lacs et rivières qui devaient constituer par la suite la plus grande partie de la frontière entre les deux pays.

À la différence de son homologue américain, Peter Porter, il ne pouvait compter sur aucun agent pour surveiller les travaux — une situation

qu'il appréciait particulièrement — puisqu'il était d'avis qu'une tâche d'une telle responsabilité ne pouvait être confiée à d'autres. Il se déplaçait souvent en canot pour vérifier le travail exécuté par son équipe d'arpenteurs et d'astronomes. Le principal problème d'Ogilvy se situait au niveau de ses relations avec ceux qu'il appelait les « ronds-de-cuir parcimonieux » de Londres.

Alors que les équipes de levés des deux pays progressaient vers l'Ouest à saute-mouton, l'équipe d'Ogilvy a fini par atteindre les rives marécageuses du lac Érié. C'est à cet endroit que le commissaire a été emporté par la fièvre. Londres en fut informé par lettre par John Hale, qui avait entretemps été nommé agent au service du commissaire Ogilvy.

Anthony Barclay

Anthony Barclay est né le 27 septembre 1792 à Annapolis (Nouvelle-Écosse). Il a étudié le droit à Londres. Son père, Thomas Barclay, qui avait aussi été nommé commissaire britannique chargé de trois sections de la frontière, était en service à New York, à titre de consul général d'Angleterre, lorsqu'il apprit le décès du Commissaire John Ogilvy. M. Barclay écrivit alors à Londres pour demander que le poste, laissé vacant par la mort de M. Ogilvy, soit confié à son fils. Londres acquiesça et Anthony Barclay fut nommé commissaire britannique le 20 janvier 1820.

Anthony Barclay ne jouissait pas d'une très bonne santé. À la différence de son prédécesseur, il s'occupait des affaires frontalières à partir de son bureau, ne visitant que rarement l'équipe chargée des travaux sur place. Il préférait plutôt entretenir une correspondance suivie avec son agent sur place, John Hale, avec Londres et avec son homologue américain, Peter Porter.

À la fin des travaux de levé exécutés à partir du Saint-Laurent jusqu'au lac des Bois, Barclay déménagea aux État-Unis, où il devint consul britannique à New York, suivant ainsi à nouveau les traces de son père.

Pendant le reste de sa vie (il vécut plus de 80 ans), Barclay s'est déplacé entre une résidence qu'il avait au Connecticut et une autre située à Savannah (Géorgie), passant la plus grande partie de son temps dans son domaine du Sud. Au cours de la Guerre civile américaine, la résidence de Barclay à Savannah fut mise à sac et endommagée par les troupes fédérales. Comme il prétendait être resté neutre dans ce conflit, il essaya ensuite de poursuivre le gouvernement des États-Unis devant les tribunaux afin d'être indemnisé pour les torts subis, mais sans succès.

Barclay, qui était versé dans les œuvres classiques, fut à l'origine d'une mystification littéraire. La controverse qui en découla devait subsister plusieurs années. Elle portait sur un poème appelé *My Life is Like the Summer Rose*, de Richard Henry Wilde, un Irlandais qui devint avocat et congressiste américain.

Wilde n'avait pas l'intention de faire publier son poème, mais celui-ci finit par être publié de façon anonyme en 1819. Avec le temps, on vint, dans la plupart des milieux à attribuer le poème à Wilde. Plus tard c'est à Patrick O'Kelly, un poète irlandais excentrique, que fut attribué le poème et Wilde était d'emblée qualifié de plagiaire.

En 1834, Barclay discutait de la controverse Wilde-O'Kelly avec des amis lorsque quelqu'un avança que Wilde pouvait avoir copié un auteur grec. Sous le coup de l'inspiration, Barclay traduisit le poème en grec, ainsi qu'en latin. Pour plaisanter, il envoya la version grecque à un ami, en prenant bien soin de garder l'anonymat; cet ami attribua le poème au poète grec Alcée. C'est alors que ce qui ne devait être qu'une plaisanterie prit des proportions inattendues. La version grecque fut envoyée au président de l'Université de Géorgie, qui qualifia le texte grec de « pur et ancien ».

Finalement, les quatre versions du poème (grecque, latine, O'Kelly et Wilde) furent reprises dans un article sur le plagiat dans un magazine de New York. Wilde, protestant énergiquement contre l'article dans une longue lettre, déclara que les « vers en question, bons ou mauvais, n'appartiennent qu'à moi ». Il écrivit alors à Barclay, l'implorant de reconnaître publiquement sa traduction. Barclay accepta et sa lettre d'aveu fut publiée l'année suivante, en 1835. Mais ce n'est que de nombreuses années plus tard, soit en 1871, que Barclay décida d'éclaircir toute la question en publiant un compte rendu circonstancié.

Bibliographie

Classen, H. George, *Thrust and Counterthrust*, Toronto, 1965

Green, L.H., *The Boundary Hunters*, U.B.C. Press, 1982

Klitscher, K.R., How to settle a boundary line without a war, *Canadian Geographic*, avril-mai 1980

Lass, William E., *Minnesota's Boundary with Canada: Its Evolution since 1783*, Minnesota Historical Society, St. Paul, 1980

Munro, John Andrew, *The Alaska Boundary Dispute*, Toronto, 1970

Nicholson, N.L., The U.S. Northwest Angle: east of Manitoba, *The Canadian Geographical Journal*, fév.-mars 1978

Parsons, John E., *West on the 49th Parallel*, New York, 1963

Penlington, Norman, *The Alaska Boundary Dispute: a critical reappraisal*, Toronto, 1972

Thomson, Don W., *L'Homme et les méridiens*, Ottawa, 1967

Wilson, Charles William, *Mapping the Frontier*, Toronto 1970

Les rapports annuels de 1926 jusqu'à aujourd'hui peuvent être consultés aux bureaux de la CFI qui conservent également des rapports, complets et bien illustrés, de levés sur le terrain, ainsi que des cartes et une bonne collection de photos.

La CFI met à votre disposition les publications suivantes:

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Source of St. Croix River to the Atlantic Ocean, 1934.

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Source of St. Croix River to St. Lawrence River, 1925.

Report of the International Waterways Commission upon the International Boundary between the Dominion of Canada and the United States, through the River St. Lawrence and the Great Lakes, avec jeu complet de 30 cartes, 1915.

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Northwesternmost Point of Lake of the Woods to Lake Superior, 1931.

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Gulf of Georgia to the Northwesternmost Point of Lake of the Woods (49th Parallel Boundary), 1937.

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from the Western Terminus of the land Boundary along the 49th Parallel, on the west side of Point Roberts through Georgia, Haro and Juan de Fuca Straits to the Pacific Ocean, avec tableau, 1921.

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada from Tongass Passage to Mount St. Elias, 1951.

Joint Report upon the Survey and Demarcation of the Boundary between the United States and Canada along the 141st Meridian from the Arctic Ocean to Mount St. Elias, 1918.

Commissaires depuis 1904

Commissaires du Canada

William F. King	1904–1916
James J. McArthur	1917–1924
John D. Craig	1925–1931
Noel J. Ogilvie	1931–1947
James M. Wardle	1947–1950
J. Leslie Rannie	1950–1951
J. Earl R. Ross	1951–1957
A. Frederick Lambert	1957–1976
Alec C. McEwen	1976–

Commissaires des États-Unis

Otto H. Tittmann	1904–1915
Edward C. Barnard	1915–1921
F. Lester Jones	1921–1929
James H. Van Wagenen	1929–1935
Thomas Riggs	1935–1945
John A. Ulinski	1945–1953
Samuel L. Golan	1953–1961
Edward J. King	1961–1969
Richard L. Herman	1969–1977
William M. Schreiber	1977–1981
Frank A. Whetstone	1981–